N° 317. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

6 Octobre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

LE RAID HIPPIQUE BORDEAUX–PARIS

Un concurrent à l'entraînement.

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Pellicules "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) —
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Ma

vous commencez à grossir, et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre restera ou redeviendra svelte. — Le fl 50 dragées est expédié franco par le* **LABORA** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-post
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT C
— **Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bou**

LARBAUD-St-YOR

La plus efficace contre les *Maladies* de l de l'*Estomac*, le *Diabète* et la *Grav*
EXIGER LA VRAIE SOURCE — REFUSER TOUTES LES CONTR

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRAN "LE ROYAL"

FONDÉE EN 18
ACIER et VIEIL ARGENT 2
ENVOI A L'ESSAI 10 J
GARANTIE :
10

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROY
UNION FRANÇAISE à BESANÇ
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MO

FAUTEUILS DUPONT

mûs par la personne assise · à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
manivelles. *Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.*

TUE-GIBIER

à 30 mètres à petits plombs ou
Pression très forte depuis 12
FOUDROYANT : 18'60 et 22
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6
(Armes nouvelles déposées). Catal. gra
RIGAUL, Inv. Fte, 26, r. du Temp

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je pêche avec un carafon d'eau filtrée... L'eau de la Seine est ici tellement dégoûtante que quand les poissons voient arriver de l'eau pure, ils se précipitent pour la boire.

— Soit... j'achète l'auto... mais il faut que vous me garantissiez absolument que je n'aurai pas une panne.
— S'agirait-il d'enlever une princesse?

— Cocher!... cocher, vous n'avez pas de taxamètre?
— Non... mais ça ne fait rien, où voulez-vous aller?
— Nulle part, je voulais simplement voir fonctionner cet appareil.

— Ah ! la canaille de perdreau ! Voyez où il est allé se fourrer pour que les autres chasseurs me tuent en même temps que lui !

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÈRE
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE
de l'entraînement
AUX SPORTS

Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS
Franco Gare 5f

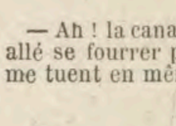
MERCEDES PALACE

C.L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées
TÉLÉ 549-77

ON TROUVE PARTOU LA BOUGIE D'ALLUMA DE DION-BOUTO

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une reté absolue, guér
48 HEURE
les écoulements qu gealent autrefois semaines de traite par le copahu, le c be, les opiats et injections.
113, faub. St-Honoré,



SUSPENSOIR MILLE
élastique sans sous-cuisses, 2 fr
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAV
BANDAGES CURATIFS, BAS-VA
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel,

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise
PRIX MODÉRÉS

L'ÉLÉGANCE de la CHAUSSURE
qui dépend d'un bon entretien, est à la portée de tous, même en voyage, par l'emploi de la CRÈME CUIRMOLLINE de nuances : *blanche* pour cuir verni, *noire* pour chevreau glacé, *champagne*, *jaune*, *brune*, *verte* et *rouge* pour cuirs de couleurs. Elle assure la conservation de la chaussure, donne la souplesse ainsi que le parfum du *Cuir de Russie*.
Flacon fr^o^ domicile contre 1f 25 mandat, cont. remboursement 0.40^o^
Spécifier la nuance. Ch. KUGLER, 46, rue de Moscou, Paris

GAZ A LA CAMPAGNE

Installations rapides, économiques et à la portée de tous ; donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix : depuis 35 francs, bec et fourneau compris.
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine)
Téléphone : 102

DÉLICIEUSE HUILE D'OLIVE

EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÉ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

MOTO NAPH

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

6 Octobre 1904 — N° 317
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

PRETTY POLLY, L'IMBATTABLE JUMENT ANGLAISE, FAVORITE DANS LE GRAND PRIX DU CONSEIL-MUNICIPAL

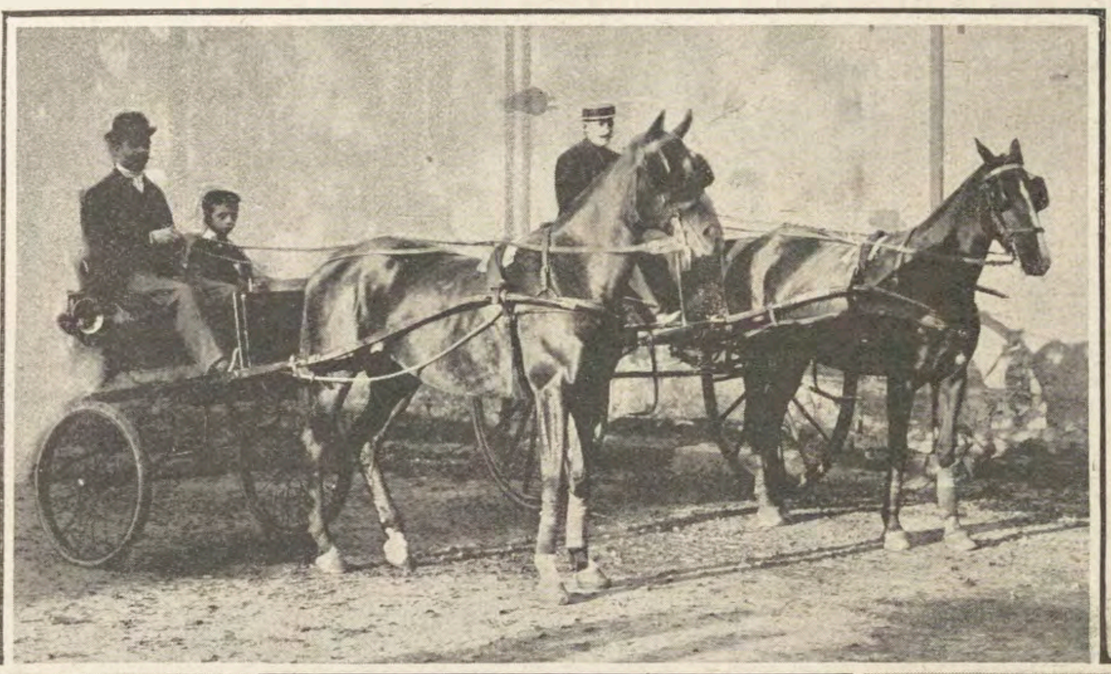
Le Grand Prix du Conseil-Municipal, qui se dispute dimanche prochain à Longchamp, sera, cette année, vraiment international ; les écuries anglaises nous envoient trois concurrents de haute qualité, Prety Polly, Zinfandel et Ypsilanti. Pretty Polly est la jument invincible d'outre-Manche, elle n'a pas encore connu la défaite. Hébron ou Gouvernant, qui représenteront nos meilleures écuries françaises, sauront-ils la vaincre?

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

QUELQUES heures encore et, au coup de pistolet du starter, M. Boitelle, dont l'éloge n'est plus à faire, les 55 concurrents du Raid Hippique Bordeaux-Paris s'élanceront dans la direction de Libourne.

Déjà on désigne les vainqueurs, déjà les commentaires vont leur train; on escompte les chances de celui-ci on affirme qu'un tel soutiendra ses 120 kilomètres par jour, on dit que X... sera à Versailles jeudi dans l'après-midi, que tel autre habitué à trotter sur les bas côtés de la route trouvera entre Blois et Orléans la panne fâcheuse. Que ne dit-on pas !



Creusette, conduite par M. Moreau et *Orpheline*, conduite par M. Pierre Caze, engagées dans le Raid Hippique de la *Vie au Grand Air*, sous les nos 22 et 23.

Coquette ne pourrait arriver à Versailles que 168 heures, c'est-à-dire sept jours après son départ de Bordeaux, c'est-à-dire le 15, dans la soirée. Mais étant donné que nos concurrents peuvent ne prendre que 65 heures de repos, si Coquette ne prenait que tout juste le nombre d'heures permis, elle arriverait à Versailles en 111 heures, soit près de cinq jours. Le cinquième de l'épreuve du Trotting Club Toulousain, Junior, a mis 63 heures, performance admirable pour un cheval de quatre ans ! soit 6 heures de plus que Coquette.

Si, d'autre part, nous nous reportons à la célèbre, mais mortelle épreuve montée de Berlin-Vienne, nous constatons que le vainqueur, Athos, un trois-quarts de sang, a mis 71 h. 26 m. pour couvrir 578 kilomètres; dans la même épreuve, une jument de pur sang, Marcsa, arrivée dans un état de fraîcheur extraordinaire, couvrit les 580 kilomètres en 74 heures; sa vitesse moyenne fut de 7 kilom. 800 à l'heure, sa vitesse de marche,

Red-Hill, monté par le lieutenant Henri Martin, engagé sous le n° 6.

Raketamanque, monté par le lieutenant Félix Petit, engagé sous le n° 2.

Pouette, conduite par M. Plessy, engagée sous le n° 14

J'aurais voulu pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* établir un horaire probable, indiquer la marche des concurrents; la difficulté est grande, étant donné que je ne suis dans les secrets d'aucun de nos concurrents. Comme, d'autre part, c'est la première fois qu'une semblable épreuve est disputée, comme nous n'avons aucune donnée exacte sur le degré de résistance d'un cheval et d'un homme, la tâche est plutôt difficile.

Si nous nous reportons aux rares épreuves — non point similaires — mais disputées sur un parcours aussi long, nous pouvons trouver quelques enseignements. Dans l'épreuve de 800 kilomètres, à raison de 100 kilomètres environ par jour, disputée sous les auspices du Trotting Club Toulousain, le vainqueur, Crick, a couvert la distance en 56 h. 46 m.; le second, Coquette, inscrite dans notre épreuve, en 56 h. 55 m., en sept jours, soit 168 heures. Les concurrents avaient donc pris 112 heures de repos environ. Si nous supposons le départ à 8 heures du matin, le 9 octobre, repos déduits, de 9 kilom. 800.

En 1874, le comte de Zubowitz, officier de hussards hongrois, se rendait de Vienne à Paris, 1.200 kilomètres, en 13 jours, mais en 1899, le baron Cottu, avec une jument irlandaise, battait le record et ne mettait que 12 jours, 14 heures, couvrant, par jour, de 100 à 117 kilomètres, se reposant de 4 à 12 heures par jour. En 1900, c'est le capitaine Sprelberg qui va de Saarbruck à Rome, soit 1360 kilomètres en 14 jours; celui-ci couvre tantôt 90, tantôt 100, tantôt 120 et même 130 kilomètres par jour, ne se reposant jamais moins de 8 heures.

Et c'est, je crois, le tableau de marche le plus régulier, celui qui doit donner les meilleurs résultats. Pour être en bon état, un cheval doit se reposer au moins 9 heures par 24 heures.

Les chevaux attelés, vu la légèreté des voitures, fatigueront moins, c'est certain, que les chevaux montés, mais nos modernes cavaliers sont

entraînés suivant les méthodes des Bausil et des Allut; ils sauront faire reposer leur monture en marchant à côté d'elle ; aussi peut-il se faire que les cavaliers sur une distance aussi longue puissent disputer avec succès le championnat aux conducteurs.

Supposons qu'un concurrent ait établi son horaire avec une marche de 120 kilomètres par jour, à raison de 10 kilomètres à l'heure, il couvrirait donc 720 kilomètres en 6 jours, à raison de 72 heures de marche et 72 heures de repos ; et s'il veut ne prendre que ses 65 heures exactement, il ne mettrait que 139 heures, soit 5 jours et demi, approximativement, pour atteindre Versailles. La performance est possible, mais elle étonnerait. On ne peut guère compter avoir une arrivée à Versailles avant le 15 dans la matinée, au grand maximum le 14 dans la soirée.

Le temps sera beau, espérons-le, du moins — MM. Capré et le Vieux Major nous le prédisent — mais nous serons dans une période exempte de lune, il ne faudra pas compter marcher la nuit, d'autant que le cheval attelé comme monté fatigue plus la nuit que le jour.

Le départ aura lieu dans la matinée du 9 octobre, à Bordeaux, aux Quatre-Pavillons ; voici un horaire tout à fait approximatif, car nous ne pouvons absolument pas prévoir la marche des concurrents ; tous, et je les comprends, ont établi leur horaire, et ne l'ont confié à personne. Les chiffres que nous donnons peuvent donc s'éloigner de la réalité.

Première journée (9 octobre). — Départ de Bordeaux, 8 heures du matin ; arrivée à Libourne, 11 heures et demie.

Départ de Libourne, 1 heure; arrivée à Barbezieux, 6 heures du soir.

Deuxième journée (10 octobre). — Départ de Barbezieux, 5 heures du matin ; arrivée à La Rochelle, 11 heures du matin.

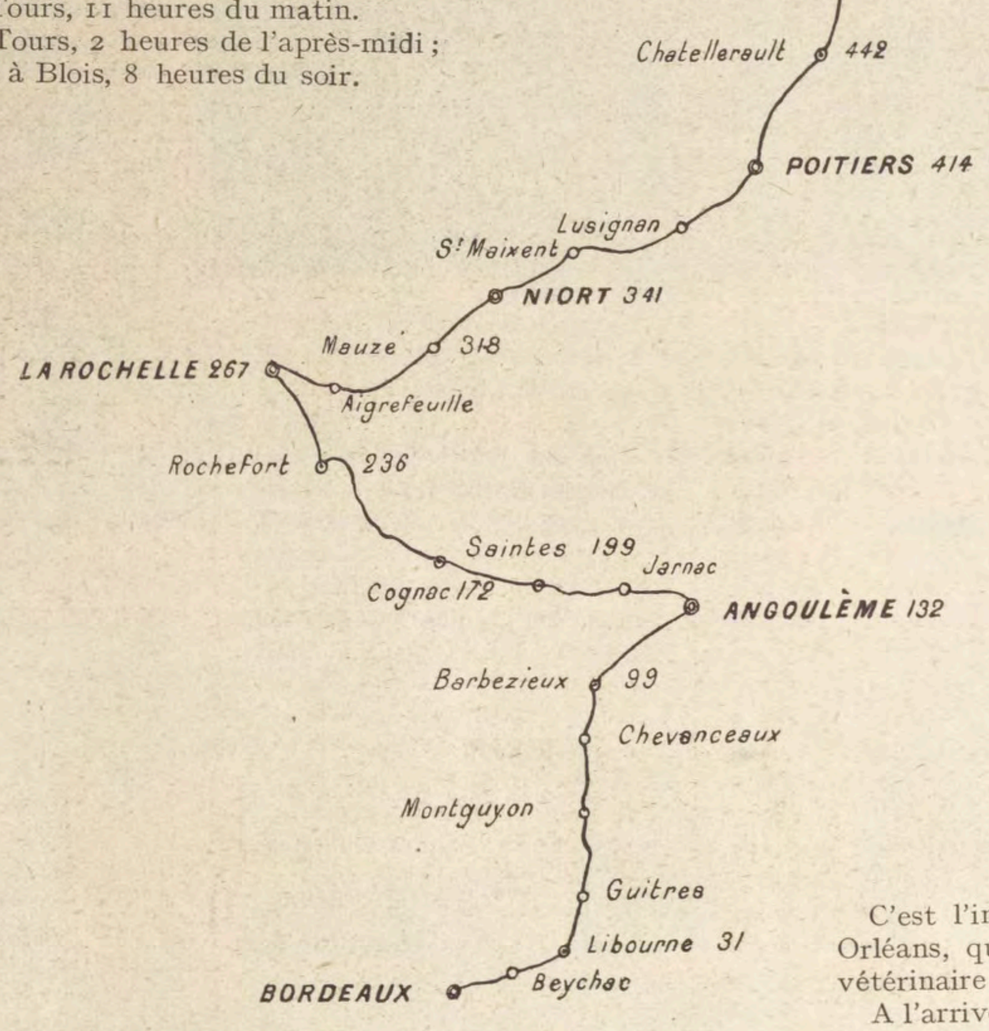
Départ de La Rochelle, 2 heures de l'après-midi ; arrivée à Mauzé, 6 heures du soir.

Troisième journée (11 octobre). — Départ de Mauzé, 6 heures du matin ; arrivée à Poitiers, 2 heures de l'après-midi.

Départ de Poitiers, 3 heures de l'après-midi ; arrivée à Châtellerault, 5 heures du soir.

Quatrième journée (12 octobre). — Départ de Châtellerault, 6 heures du matin ; arrivée à Tours, 11 heures du matin.

Départ de Tours, 2 heures de l'après-midi ; arrivée à Blois, 8 heures du soir.



Cinquième journée (13 octobre). — Départ de Blois, 6 heures du matin ; arrivée à Orléans, 11 heures du matin.

Départ d'Orléans, 2 heures de l'après-midi; arrivée à Angerville, 6 heures et demie du soir.

Sixième journée (14 octobre). — Départ d'Angerville, 6 heures du matin ; arrivée à Limours, 10 heures du matin.

Départ de Limours, midi ; arrivée à Versailles, 2 heures de l'après-midi.

On a toujours vanté, et avec juste raison, la résistance du pur sang; plusieurs, tant dans la section montée que dans la section attelée, se mettront sur les rangs. Il y a aussi des demi-sang, des anglo-arabes, des bretons, des landais et des tarbais. Dans quel ordre se trouveront-ils à l'arrivée ? Bien malin qui le sait.

Car ce n'est pas seulement la résistance et l'endurance du cheval qui entrent en ligne de compte, mais aussi, et beaucoup, l'endurance du cavalier et du conducteur. Un de nos concurrents arrivé par la route à Bordeaux avait les bras meurtris et les mains couvertes d'ampoules.

C'est que celui qui aura tenu pendant les 736 kilomètres du parcours les « ficelles » sans les lâcher, méritera bien le prix qui lui sera décerné.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, le départ se donnera à Bordeaux, aux Quatre-Pavillons. L'arrivée se fera à Versailles, au Pavillon Barascud aimablement concédé pour la circonstance au Comité du Raid Hippique ; les concurrents entreront à Versailles par la rue des Chantiers, suivront l'avenue de Noailles et l'avenue de Sceaux et arriveront au Pavillon Barascud, où ils pourront prendre un repos bien mérité. Ainsi que l'indique notre règlement, *tous* les concurrents sont tenus de se rendre à Paris par la route ordinaire ; ils gagneront le Vélodrome du Parc des Princes où les attend une chaude réception.

Une section d'Audax cyclistes, sous la conduite de notre confrère Stourm, ira au-devant des concurrents sur la route de Versailles à Limours et les guidera pour leur entrée en ville.

Des contrôles avec infirmerie et maréchalerie vétérinaires seront installés à Libourne, Barbezieux, Angoulême, Saintes, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Limours, Versailles. Les concurrents devront y faire viser leur « carnet de route » et signer la feuille de contrôle.

Toute réclamation en cours de route devra être adressée au contrôle le plus voisin.

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaire Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

A l'arrivée à Versailles, le comité juge à l'arrivée sera composé de MM. le comte Maurice de Cossé-Brissac, président de l'*Etrier* ; Lavalard, de la Société Nationale d'Agriculture ; Barthe, vétérinaire principal de l'armée, en retraite ; Pierre Lafitte, directeur de la *Vie au Grand Air* ; vicomte Maurice d'Orléans ; Boitelle, de la Société Française Hippique ; Berterèche de Menditte et J.-A. Dreyfus.

LES PRIX

Prix d'honneur : *Titre de Champion du monde de la route.*

3.000 fr. + le prix de la Section **2.000** fr. = **5.000** fr.

et *Prix du Président de la République.*

Prime offerte par le Lloyd anglo-français au naisseur du cheval champion de la route (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . **200** fr.

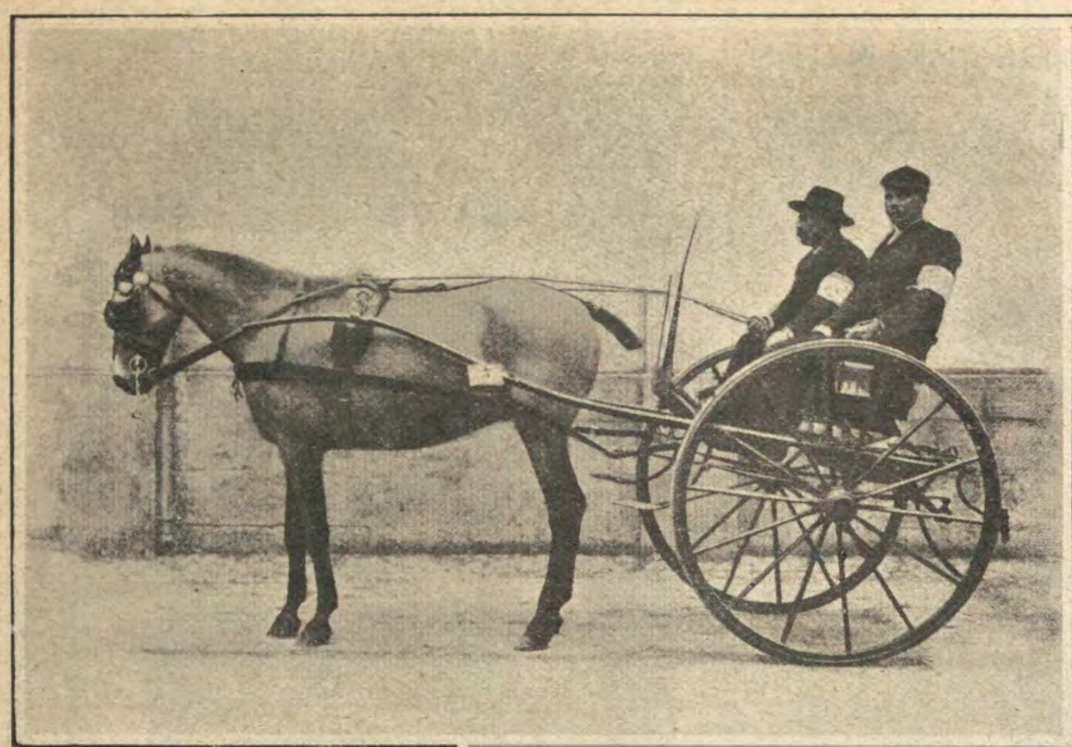
LES ENGAGÉS DU RAID HIPPIQUE

SECTION MONTÉE

N° d'ordre	NOM DU CHEVAL	ORIGINE	SEXE	AGE	NOM DU PROPRIÉTAIRE	NOM DU CAVALIER
1	*Porte-Veine*	Pur sang, par War Dance et Pointe Lace	Hongre	6 ans	Privat, de Neufchâteau (Vosges)...	Ch. Mairot.
2	*Raketamanque*.. ...	Présumée irlandaise	Jument	8 ans	Félix Petit, de Vouziers (Ardennes)	Le propriétaire.
3	*Perlina*	Demi-sang	Jument	7 ans	P. de Masclary, lieutenant-instructeur à Saint-Cyr	M. Dussertour.
4	*Bernache*...	Demi-sang, par Chérif pur-sang et miss Good Wood, demi-sang...	Jument	8 ans	Lieutenant Gouin, de Senlis (Oise)	Le propriétaire.
5	*Tarn-Kelm*	Pur sang, par Morion et The Caber. ...	Cheval	7 ans	Capitaine Romieux, Ecole de guerre, à Paris	Le propriétaire.
6	*Red-Hill*...	Pur sang..	Cheval		Lieutenant H. Martin, du 3e dragons, à Nantes.	Le propriétaire.
7	*Bagatelle*...	Inconnue.	Jument	14 ans	Ecole de dressage, de Poitiers	J. Thenaissie, sous-directeur de l'école de dressage de Poitiers.
8	*Alphonsine* ex *Gaudine*	Présumée demi-sang, du pays de Corlay.	Jument	9 ans	G. Keller, de Paris	A. Cotton d'Englesqueville.
9	*Eglantine*..	Anglo-arabe, par San Stephano, pur sang anglais, et Estelle, pur sang anglo-arabe.	Jument	7 ans	V. Husson, de St-Médard, Caudéran (Gironde).	Ed. Husson fils.
10	*La Grande-Thérèse*.		Jument	8 ans	Denard et Moreau, de Bordeaux..	Pelot.
11	*Pauillac*		Cheval	8 ans	Denard et Moreau, de Bordeaux..	A. Chèze.
12	*Saint-Privat*	Par Artois, *p.*-s. anglais, et Sylvia, p.-s.	Cheval	6 ans	Julien Sourroubille, de Toulouse..	Le propriétaire.

SECTION ATTELÉE

13	*Fly*	Américaine	Jument	10 ans	Comte Cianelli de Sérans, de Nogent-le-Roi ...	Le propriétaire.
14	*Pouette*	Inconnue..	Jument	10 ans	Plessy, de Blois..	Le propriétaire.
15	*Ursule*	Demi-sang, par Lagny et Sylvia	Jument	6 ans 1/2	A. Mangon, de Celles-s.-Belle	Le propriétaire.
16	*Anatole*	Jument du Gers et pur-sang anglais ...	Cheval	6 ans	Cl. Bordes, de Mauvezin (Gers)...	Le propriétaire.
17	*Montesquinoise* ...	Demi-sang	Jument	18 ans	Gence Irénée (Montesquieu Volveltu).	Le propriétaire.
18	*Arlac*..	Présumé demi-sang	Hongre	8 ans	Alphonse Léglise, de Pessac (Gironde).	Le propriétaire.
19	*Rétive*.	Inconnue.	Jument	8 ans	Salles, de Bordeaux..	Le propriétaire.
20	*Cora*...	Landaise..	Jument	8 ans	Auguste Caillou, de Bordeaux	Le propriétaire.
21	*Bouquet d'Or*... ...	Inconnue.	Cheval	12 ans	Saint-Goyet, d'Aurillac (Cantal)...	Aimard d'Aulnay de Saintonge.
22	*Orpheline*..	Demi-sang	Jument	5 ans	Denard et Moreau, de Bordeaux...	Pierre Caze.
23	*Creusette*...	Anglo-arabe	Jument	9 ans	Denard et Moreau, de Bordeaux	Moreau.
24	*Papillon*	Demi-sang, par Peper, (demi-sang), et Cantinière (demi-sang)	Hongre	7 ans	L. Payssan, de Bègles (Gironde)	Le propriétaire.
25	*Partout*	Demi-sang	Cheval	11 ans	Justin Labat, de Biarritz	Le propriétaire.
26	*Poupée*	Bretonne..	Jument	10 ans	L. Cibot, de Limoges	Le propriétaire.
27	*Emballeur V*	Cheval mêlé de sang landais	Cheval	9 ans	X...	J. Capelle.
28	*Cascarillo*	Demi-sang	Cheval	13 ans	G. Maumet, de Périgueux	Le propriétaire.
29	*Mignanne*	Landaise..	Jument	âgée	H. Bonnard, de Bethon (Marne)	Maurice Bonnard.
30	*Eva*	Landaise..	Jument	8 ans	Jean Grouvard, de Bordeaux	Aug. Grouard.
31	*Bayard*	Inconnue.	Cheval	11 ans	F. Ferrand, de Cenon (Gironde	Le propriétaire.
32	*Victor*		Mulet	7 ans	Pipart-Merin, de St-Antoine-du-Rocher (I.-L.)	Le propriétaire.
33	*Bienvenue*	Inconnue.	Jument	12 ans	Bern. Dorio, de Caudéran (Gironde)	Le propriétaire.
34	*Junon*, ex *Vistale*...	Demi-sang	Jument	6 ans	Laubreton, de Bordeaux..	Felix Doumecq.
35	*Flambeau* ex *Ailléon*	Demi-sang anglo-arabe 50 o/o..	Cheval	8 ans	Val. Laporte, de Vic-Bigorre (Htes-Pyr.).. ...	Le propriétaire.
36	*Médocain*..	Inconnue.	Hongre	10 ans	Alb. Cambou, d'Artigues (Gironde)...	Le propriétaire.
37	*Mascotte*...	Rigolo et Azote	Jument	14 ans	R. Giren, de Paris	Le propriétaire.
38	*Fany*	Tarbes	Jument	7 ans	Mme Dur, de Bois-Colombes.	Léon Dur.
39	*Bagnerais*.	Inconnue.	Cheval	8 ans	Et. Brau, de Bagnères-de-Bigorre	Le propriétaire.
40	*Brillante*...	Landaise.	Jument	6 ans	Alph. Coudures, de Biarritz..	Le propriétaire.
41	*Coquette*	Demi-sang	Jument	12 ans	Stan. Robian, de Vaux (Char.-Inf.)...	Le propriétaire.
42	*Nichette*	Anglo-arabe	Jument	9 ans	Gast. Honoré, de Bazoches (Aisne)	Le propriétaire.
43	*La Dame Blanche*...	Du Gers...	Jument	7 ans	MM. Lejeune et Languasco, de Neuilly (Seine)	Rod. Darzens.
44	*Cronstadt*..	Maden ou Kosroès et Couronne	Hongre	6 ans	P. Teisset, de Neuilly-s.-Seine	E. Mayer.
45	*Poupoule*...	Inconnue.	Jument	8 ans	Ch. Marin, de Paris.	Le propriétaire.
46	*Muscadin*..	Gironde ; présumé croisé landais	Hongre	8 ans	Eug. Deslauriers, d'Ivry (Seine)...	Cl. Reynaud.
47	*May Queen*	Anglaise...	Jument	4 ans	James Prat, de Neuilly-s.-Seine...	Alex. Tabernat.
48	*Pomponne*.	Par Juillac (pur sang anglo-arabe) et Pépérine (demi-sang)	Jument	6 ans	MM. Ruffié et Castaing, de Toulouse..	Pierre Castaing.
49	*Pacha*.	Par Laborde et Mirza..	Cheval	10 ans	Justin Barreau, de Barbezieux...	Le propriétaire.
50	*Va-Doucement*. ...	Inconnue..	Cheval	9 ans	Hamon fils, de Bordeaux	Le propriétaire.
51	*Va-Toujours*	Inconnue..	Cheval	9 ans	J. Dejeanne, de Bagnères-de-Bigorre..	Le propriétaire.
52	*Follette*		Jument	9 ans	Cazabronne, de Sarniguet (H.-Pyr.)...	Sempastous.
53	*Frivole*	Par Elf, p.-s. anglo-arabe et N. d.-s. ...	Jument	8 ans	Jules Sourroubille, de Toulouse...	Le propriétaire.
54	*Quilly*.	Demi-sang, par Lebatut et Juliette ...	Cheval	10 ans	Ferrières Paul, de Gourdan (Hte-Garonne) ...	Le propriétaire.
55	*Bichette*	Inconnue	Jument	6 ans	Léon Bonnet, de Fourras-les-Bains (Ch.-Inf.).	Le propriétaire.



Partout, conduit par M. Justin Labat, engagé sous le n° 25.

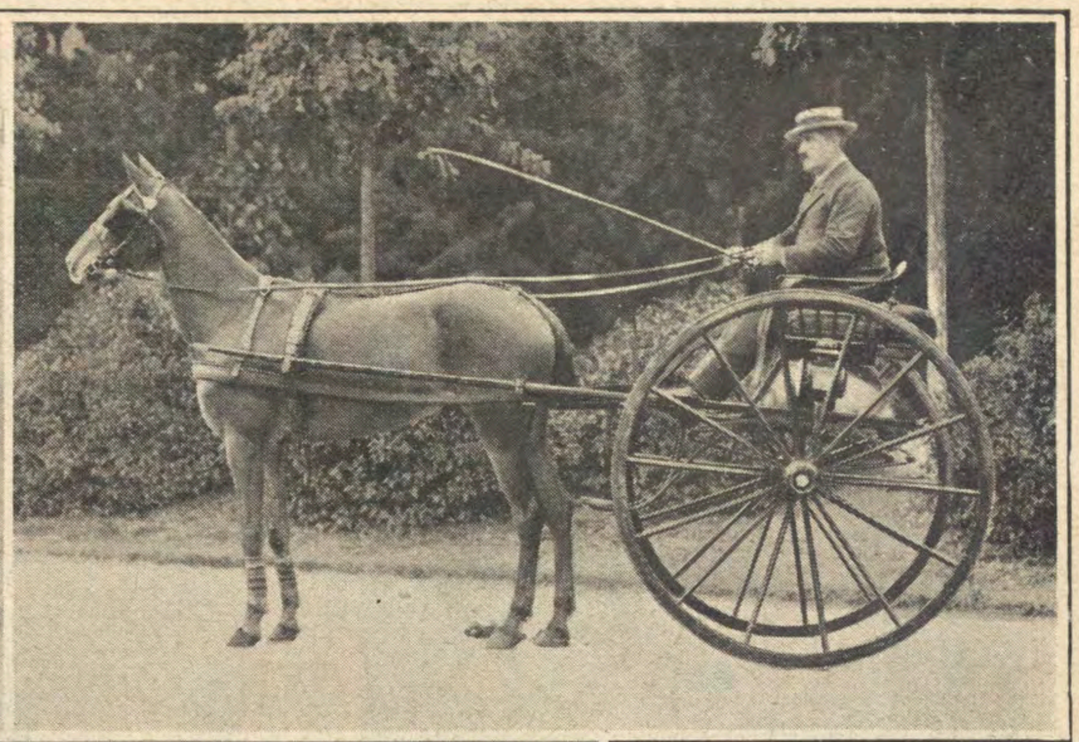
1re SECTION (attelée)

1er prix	2.000 fr.
Prime au naisseur du cheval vainqueur (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage)	100 fr.
2e prix	1.500 fr.
3e prix	1.000 fr.
4e prix	500 fr.
5e prix	300 fr.
6e prix	200 fr.

2e SECTION (montée)

1er prix	2.000 fr. et médaille d'or du ministre de l'Agriculture.
Prime dans les mêmes conditions que pour la première section	100 fr.
2e prix	1.500 fr.
3e prix	1.000 fr.
4e prix	500 fr.
5e prix	300 fr.
6e prix	200 fr.

Pauillac, monté par M. Chèze et *La Grande Thérèse*, montée par M. Pelot, engagé sous les nos 10 et 11.



Junon, conduite par M. Félix Doumecq, engagée sous le n° 34.

Prix Méré : au premier cheval monté qui aura atteint Orléans . . . . . **150 fr.**

Prix Méré : au premier cheval attelé qui aura atteint Orléans . . . . . **150 fr.**

Prix anonyme : au premier concurrent attelé ou monté de la région du Nord. **100 fr.**

Prix Charron : au pur sang monté ou attelé arrivé dans le meilleur état à Versailles. **250 fr.**

Prix Rothschild : au premier pur sang monté arrivé à Versailles . . . . . **200 fr.**

Prix Dumien : au premier conducteur arrivé à Versailles en service depuis au moins six mois chez le maître. **100 fr.**

Médaille d'argent offerte par la Ville de Paris au plus petit cheval attelé arrivé à Versailles.

En outre, jusqu'au vingtième classé, médailles de vermeil, argent et bronze.

Prix offert par M. Jacques Duhaut : au premier cheval ou jument, poney ou ponette d'origine landaise arrivé à Paris. . . . . **50 fr.**

Médaille de vermeil du *Matin* au premier cheval engagé à Paris arrivé à Versailles.

Médaille de vermeil du *Vélo* au premier cheval attelé qui aura atteint Limours.

Victor (mulet), conduit par M. Pipart-Merin, engagé sous le n° 32.

Fany, conduite Léon Dur, par M. engagée sous le n° 38.

AU PARC DES PRINCES
Le Match Friol-Mayer

SI jamais directeurs ont dû passer par des transes, ce furent, certes, ceux du vélodrome du Parc des Princes, dimanche dernier. Dès le matin, en effet, le temps s'annonçait menaçant, et, en dépit de quelques semblants d'éclaircie, il est resté ainsi toute la journée. Durant l'après-midi même, la pluie tombait légèrement à diverses reprises et il n'est pas exagéré de dire que la réunion a littéralement passé à travers les gouttes.

C'eût été grand dommage qu'elle se trouvât empêchée, car nous eussions été privés d'un événement sportif de premier ordre : la victoire de Friol, le nouveau champion de France de vitesse, dans le match qui l'opposait au coureur allemand Mayer, une des « étoiles » du sprint, cette saison.

Tenons-nous enfin cette fois le champion national attendu de si longues années, depuis que la glorieuse phalange des Morin, des Bourrillon et des Deschamps a disparu ? Je sais bien que Jacquelin leur a survécu et que, pendant des années, il a su rester au premier rang. Mais qu'il le veuille ou non, ses douze années de course commencent à lui alourdir les jambes et il n'est pas trop tôt qu'un successeur surgisse. Espérons que Friol se montrera de taille à recueillir ce lourd héritage. V. B.

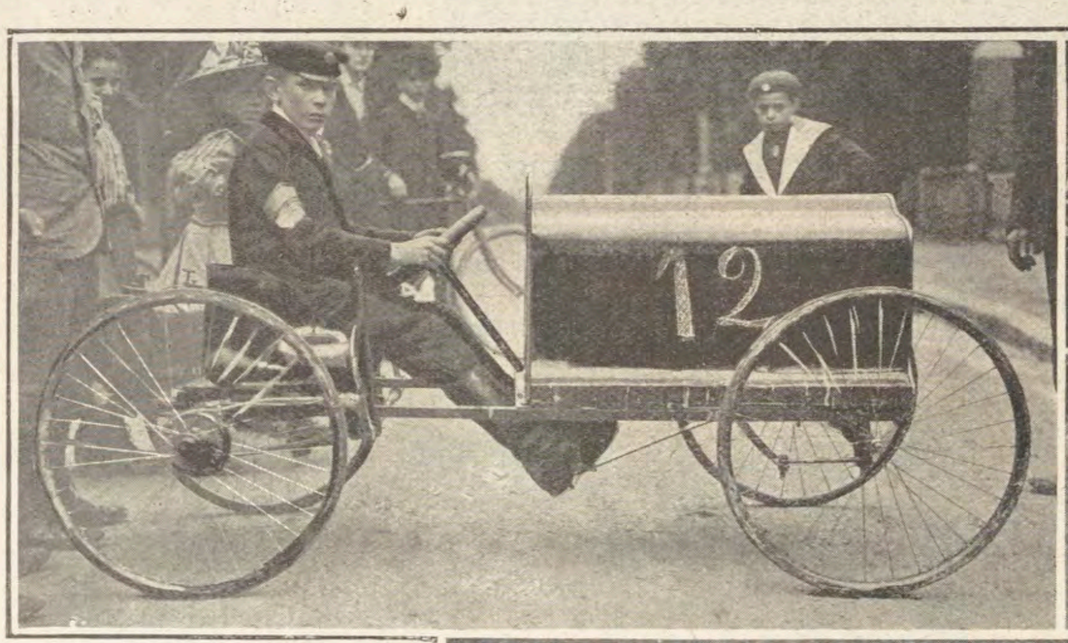
Friol, champion de France, vainqueur de son match contre Mayer, vainqueur du Grand Prix de Paris.

Le départ du Rallie-Bibendum.

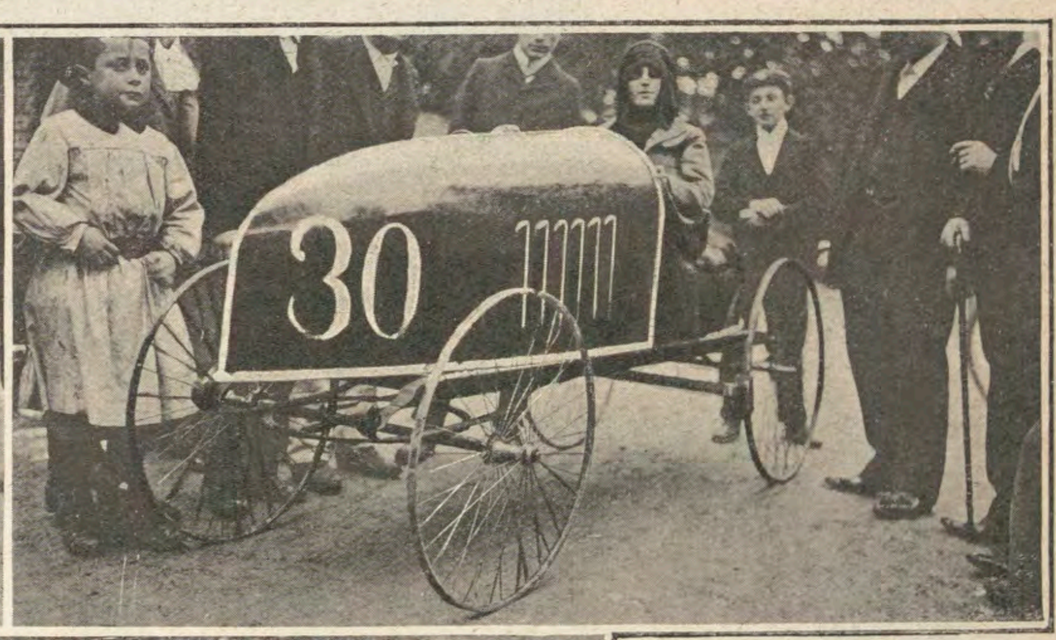
A la fin de la réunion de dimanche au Parc des Princes a été donné le départ du Rallie-Bibendum, organisé par la maison Michelin. Les cyclistes qui y prenaient part devaient s'élancer à la poursuite des ballons en baudruche, les capter et les rapporter à la maison Michelin qui accordait des prix aux vainqueurs.

Mayer, vainqueur du Grand Prix de Paris, qui vient de se faire battre par Friol, la révélation de l'année.

UNE COURSE D'AUTOS LILLIPUTIENS



Carreau, sur sa « 90-chevaux Mercédès »



Cheramy, sur son « dauphin Mors 60-chevaux ».

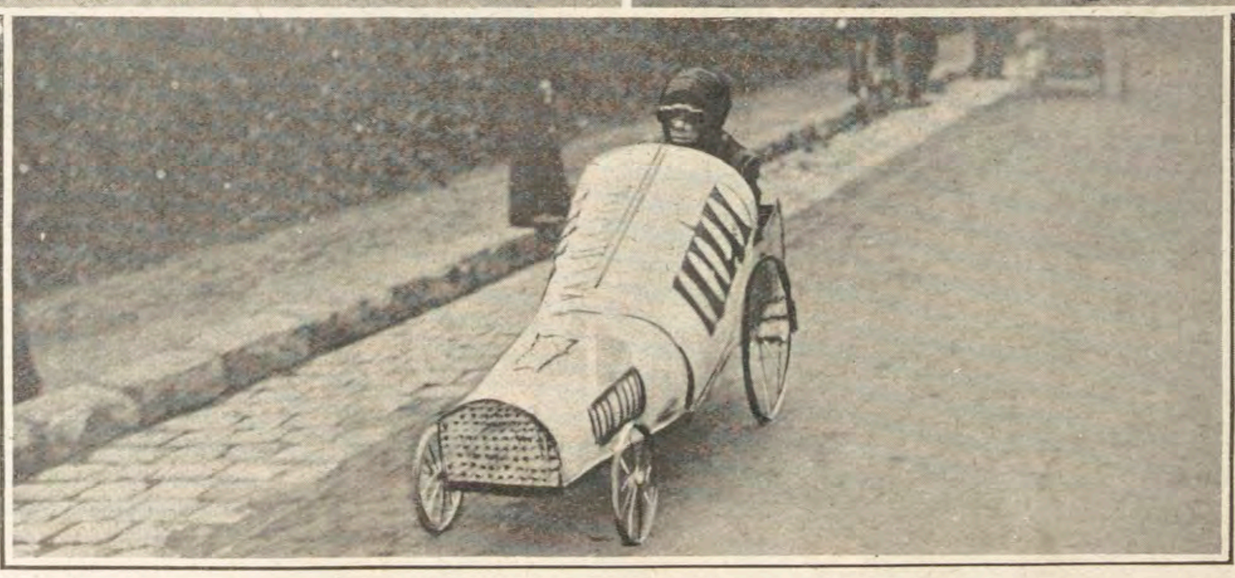
Nous eûmes déjà il y a quelques semaines, à Champigny, une course d'autos d'enfants sans moteurs.

L'épreuve amusa fort et obtint un gros succès. Dimanche dernier, il nous fut donné d'assister, à Montretout, à une réédition de cette intéressante fantaisie sportive et une fois de plus nous pûmes applaudir avec succès des émules de Théry, Fournier, Rigolly.

Nous vîmes là des copies fidèles de nos grandes marques d'automobiles. Rien ne manquait aux véhicules... si ce n'est le moteur. Il est vrai qu'on ne leur demandait que de descendre une côte.

Le nombreux public qui assistait à cette Coupe Gordon-Bennett des Tout-Petits a fait une chaude ovation au vainqueur, le jeune Barrier, sur une « Gobron-Brillié » qu'il avait... construite lui-même. Voilà Rigolly, le champion de la marque, fortement inquiété.

A. B.



L'arrivée de Barrier, vainqueur, sur sa « 100-chevaux Gobron-Brillié ».

A propos de Marathon - L'Art de Courir

Positions correctes de la course à pied, vues de profil.

Le pied et la jambe droits, au départ, servent de levier au reste du corps. La jambe gauche se lève, puis s'avance, la pointe du pied en bas. La pointe doit poser à terre la première, légèrement, précédant immédiatement la plante et le talon qui se pose franchement. La jambe se raidit ensuite et forme levier pour le second pas de course.

Bien que la course soit un acte naturel, il y a néanmoins un art de la course, car si l'homme peut courir naturellement et à une allure modérée pendant un certain temps, il n'est pas dit pour cela qu'il doive se livrer à des courses forcées comme celle à laquelle donne lieu l'épreuve historique de Marathon sans s'appuyer sur des principes raisonnés.

On a, en somme, assez peu de renseignements sur la manière dont courait le fameux homme de Marathon. Il ne courait évidemment pas comme ces gens que vous rencontrez dans la rue, poursuivant l'omnibus, et qui vont brinqueballant des mains trois ou quatre paquets, tandis que leurs jambes éperdues s'entre-choquent l'une l'autre, et que leurs pieds cagneux s'agitent en des mouvements de roulis et de tangage inquiétants ; il n'allait pas non plus comme ces jeunes femmes assez mal nommées « trottins » qui, sous le fallacieux prétexte qu'elles sont en retard pour arriver à l'atelier, en profitent pour montrer aux passants dans le relèvement discret de leurs jupes, des talons de bottines déplorablement éculés d'un seul côté, ce qui est proprement l'indice de jambes torses ou de pieds déformés ; il courait, je crois, beaucoup plus simplement, beaucoup plus régulièrement, et au lieu de dépenser inutilement sa force et son énergie en mouvements aussi inutiles que d'agiter en vain ses pieds ou de faire tourner ses jambes sur elles-mêmes, il cherchait uniquement à adapter ses mouvements, à les grouper, pour ainsi dire, de telle sorte qu'il obtînt le maximum de résultats, c'est-à-dire le maximum de vitesse, en dépensant le minimum de force vive. Et voici, j'imagine, l'organisme humain n'ayant guère varié depuis l'époque où il accomplit ce raid mémorable, comment il procédait :

Position correcte du coureur à pied.
Poitrine légèrement bombée, bras souples.

Il allait, le corps très légèrement incliné en avant, la poitrine bombée, la tête relevée, mais sans raideur ; le long de son corps, ses bras, repliés légèrement aux coudes, pendaient souplement, organes presque inutiles qu'il s'efforçait simplement de ne pas rendre nuisibles en les laissant maladroitement comprimer les côtes et empêcher ainsi les mouvements respiratoires.

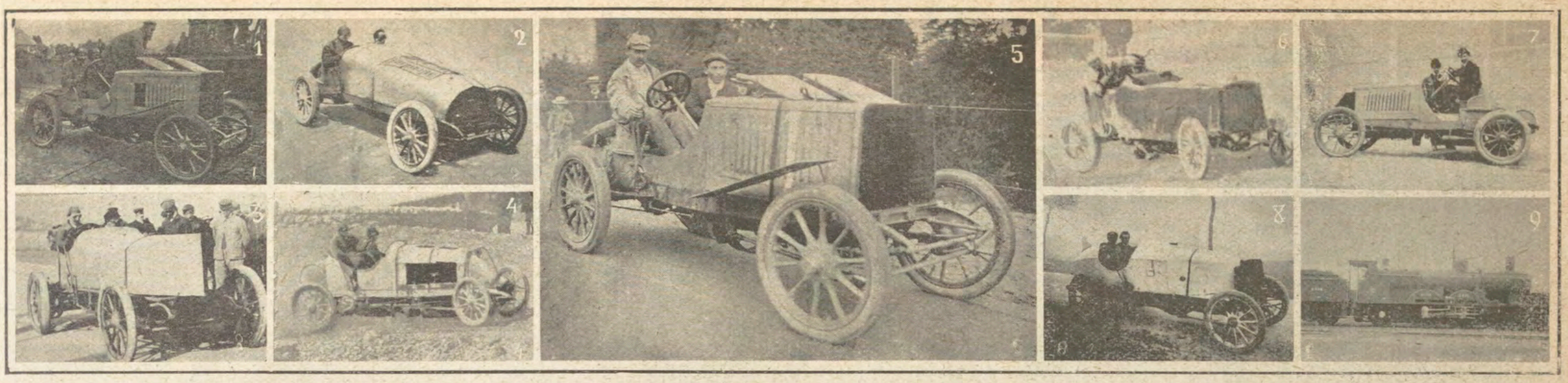
Quant à chacun de ses pieds, et de ses jambes, ils ne quittaient point le même plan, la pointe du pied, le talon et le genou restant toujours dans le même axe, et faisaient des pas réguliers presque tous de même longueur, s'allongeant un peu aux montées et se précipitant un peu davantage, plus menus et plus serrés, aux descentes, tandis que toujours la pointe du pied se posait doucement la première devant la plante et le talon, qui prenait solidement position du sol, pour préparer le pas suivant, en servant de levier à l'organisme entier.

Ainsi il allait vite et longtemps. Ainsi devront aller ceux qui, dimanche prochain, voudront avoir chance d'arriver au bout du Marathon moderne.

A. F.

Positions correctes de la course à pied, vues de face.

La pointe du pied, le talon et la pointe du genou restent toujours dans le même axe. Les deux jambes restent toujours écartées l'une de l'autre de quelques centimètres, sans jamais s'entre-choquer. Le pied pose carrément.



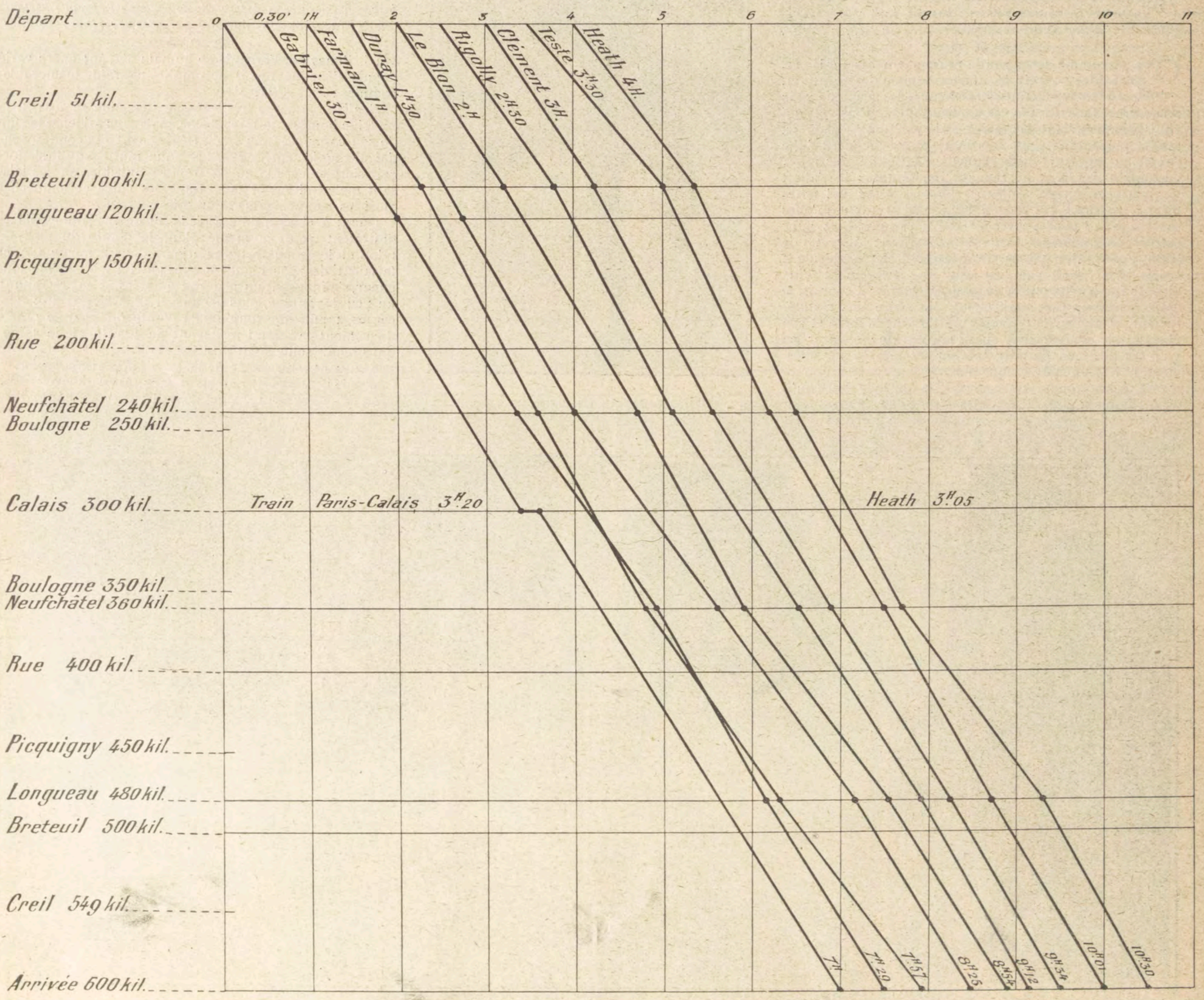
1. Teste. 2. Clément. 3. Rigolly. 4. Le Blon. 5. Heath. 6. Duray. 7. H. Farman. 8. Gabriel. 9. Locomotive du Nord.

Les huit coureurs qui sur les 600 kilomètres du Circuit des Ardennes ont battu le train le plus rapide du monde.

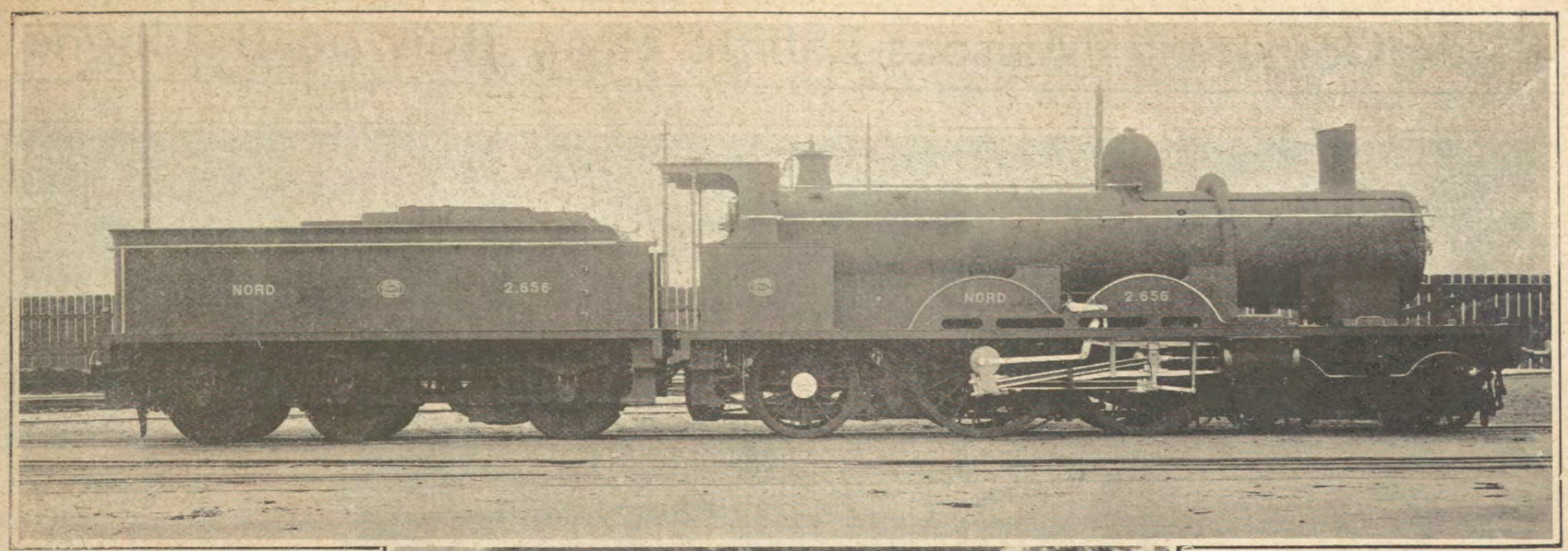
LA ROUTE A VAINCU LE RAIL

La route a vaincu le rail. La vitesse des automobiles de course est devenue aujourd'hui si grande que le train le plus rapide du monde n'existe plus à côté d'elles. Nous allons comparer dans cet article la vitesse sur 600 kilomètres des deux rapides, aller et retour, Paris-Calais, qui détiennent le record de vitesse sur le rail et celle des huit premiers du Circuit des Ardennes dont la distance est aussi de 600 kilomètres. Le pauvre train est battu de 30 minutes, soit plus de 50 kilomètres, par le vainqueur Heath, et il ne se classerait que 9e dans le Circuit.

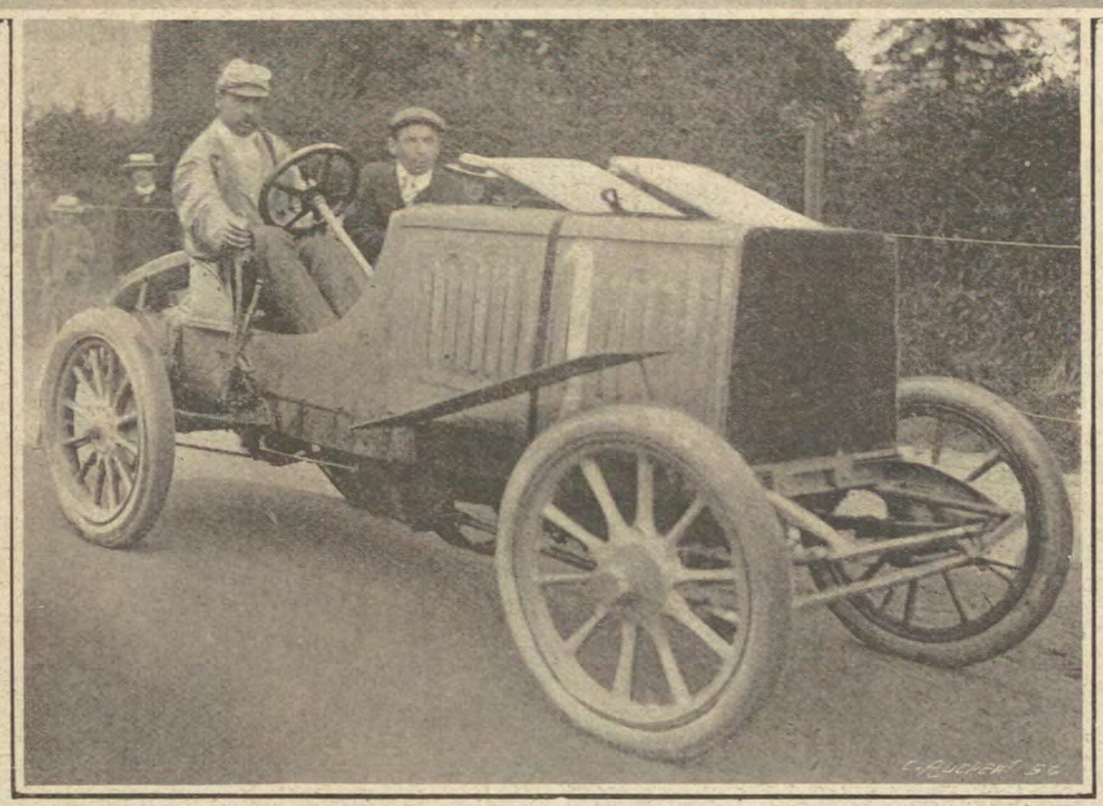
Encore serait-il disqualifié à l'arrivée pour avoir changé de locomotive.



Un graphique idéal de Paris-Calais et retour montrant la marche du grand rapide de la Compagnie du Nord et des huit chauffeurs qui ont battu son record dans la course du Circuit des Ardennes, dont la distance est également de 600 kilomètres.



La locomotive de la Compagnie du Nord qui détient le record de vitesse sur rails. Rapide Paris-Calais et retour.



Heath, qui dans le Circuit des Ardennes a pris 30 minutes aux deux trains les plus rapides du monde se relayant pour couvrir une distance de 600 kilomètres.

Oui, la route aujourd'hui a vaincu le rail. Sur la route qui se prolonge là bas devant vos yeux, large et belle par instants, mais à d'autres pleine de virages imprévus et meurtriers, sur la route qui escalade allègrement la côte sous laquelle le chemin de fer s'enfonce en tranchée et en tunnel, on a vaincu la locomotive. L'automobile de course, le monstre qui gronde et fuit là-bas à l'horizon sur son fragile protecteur de toile et de caoutchouc gonflé d'air, a battu en vitesse la locomotive, le mastodonte de 100 tonnes qui court sur son double ruban d'acier. Quelque rapide que soit le train éclair, qui passe en tempête dans la petite gare, aux sonneries effarées, qui tremble et paraît s'écrouler, la voiture de course passe plus vite encore. La voie est droite et libre. Pas de direction à tenir. Les deux rails s'en vont droit vers l'horizon qui fuit. Pas de tournant. Les courbes sont prises de loin, par des virages à peine sensibles. Si le terrain s'élève, le train plonge sous terre et la vague humaine passe au fond de la tranchée ou s'engloutit même sous le tunnel. Si le terrain s'abaisse, un viaduc enjambe la vallée et la vision terrifiante passe au-dessus de la rivière coquette qui mire en ses eaux les arches colossales. La voie est libre.

Le chauffeur, lui, doit guider sa voiture. Les mains rivées au volant, il se défend sans cesse contre la vitesse même qu'il produit. Sur le sol rugueux le véhicule bondit en cahots effroyables. A chaque tournant, il se cramponne à son frein et lui confie sa vie. Il roule sur une route qu'il connaît à peine, dégringolant de côte en côte, de virage en virage, bondissant de colline en colline, de village en village, sur deux boyaux de toile et de caoutchouc gonflés d'air.

Et c'est pourtant le second qui battra le premier et non seulement sur 1 kilomètre, mais sur 600. Une seule voiture battra sans arrêt non seulement un train, mais deux trains se relayant, et les deux trains les plus rapides du monde, ces prestigieux rapides du Nord qui font l'admiration du monde et la gloire des chemins de fer français, et les deux plus rapides d'entre eux, les deux trains éclair de Paris à Calais sur la voie Paris-Londres.

Il est, en effet, un voyage étourdissant, sans analogue au monde qu'on peut s'offrir sur la ligne du Nord où tous les records de vitesse du rail ont été battus.

Le grand rapide de Londres, le train le plus vite du monde, quitte Paris-Nord à 9 h. 45 du matin et file sans arrêt régulier jusqu'à Calais où il arrive à 1 h. 5 du soir. Il ne stoppe que deux minutes à Abbeville pour son ravitaillement d'eau tout préparé.

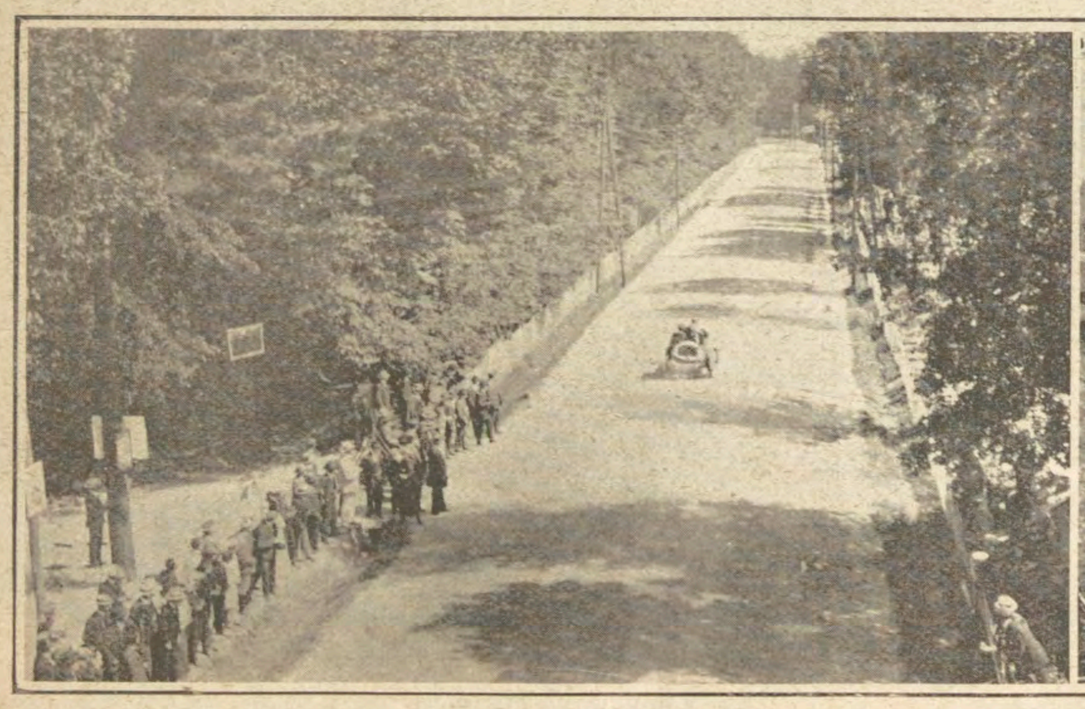
Le temps de descendre du train et l'on prend au retour le même rapide qui cette fois part à 1 h. 15. Notez qu'il eût été impossible de continuer avec la même locomotive et ce n'est pas en 10 minutes, mais en plusieurs heures, qu'on aurait pu la ravitailler de charbon, d'eau et d'huile. Le train arrive à Paris à 4 h. 45 du soir. Il a donc mis juste 7 heures et il y a un peu moins de 600 kilomètres à parcourir.

Or, c'est juste la distance du Circuit des Ardennes qui se court sans arrêt, et si les chronométreurs sévères et justes avaient eu à classer le rapide du Nord dans le Circuit, ils auraient dû le classer honteusement 9e, après Heath en 6 h. 30, Teste en 6 h. 31, Clément en 6 h. 34, Rigolly en 6 h. 42, Le Blon en 6 h. 54, Duray en 6 h. 55, Farman en 6 h. 57 et Gabriel en 6 h. 58.

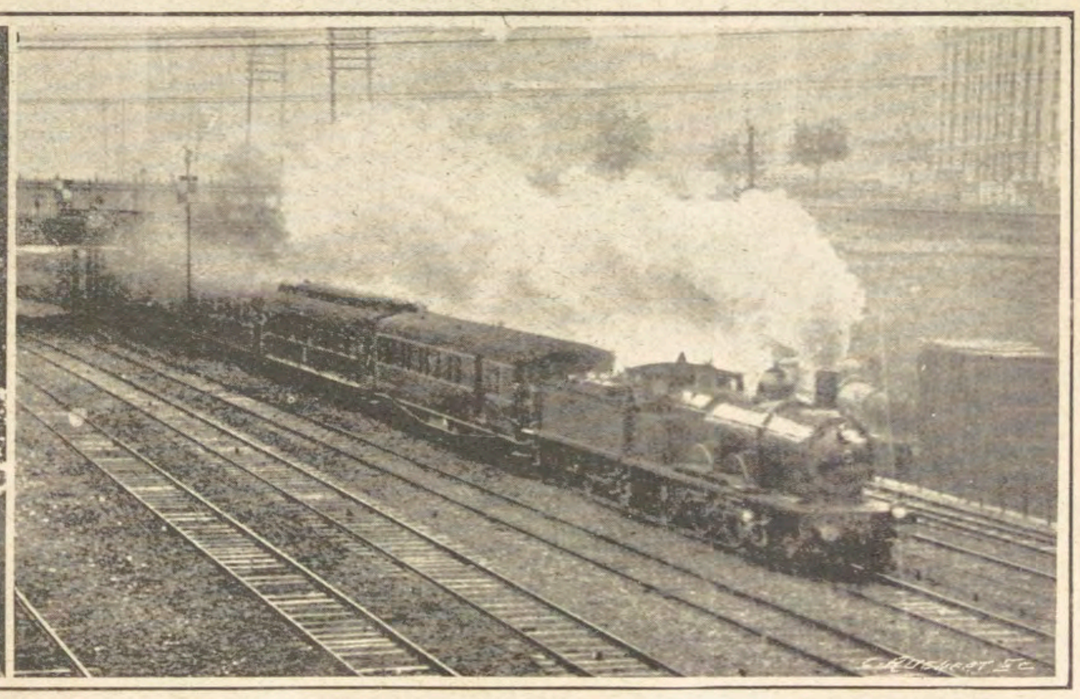
Les deux trains les plus rapides du monde, en se relayant, arrivent donc à faire aujourd'hui, et l'on s'en rendra compte par le graphique de la page précédente, une très mauvaise course. On disait jadis rapide comme un train, on voit que le train le plus rapide ne l'est guère.

La route a vaincu le rail.

GEORGES PRADE.

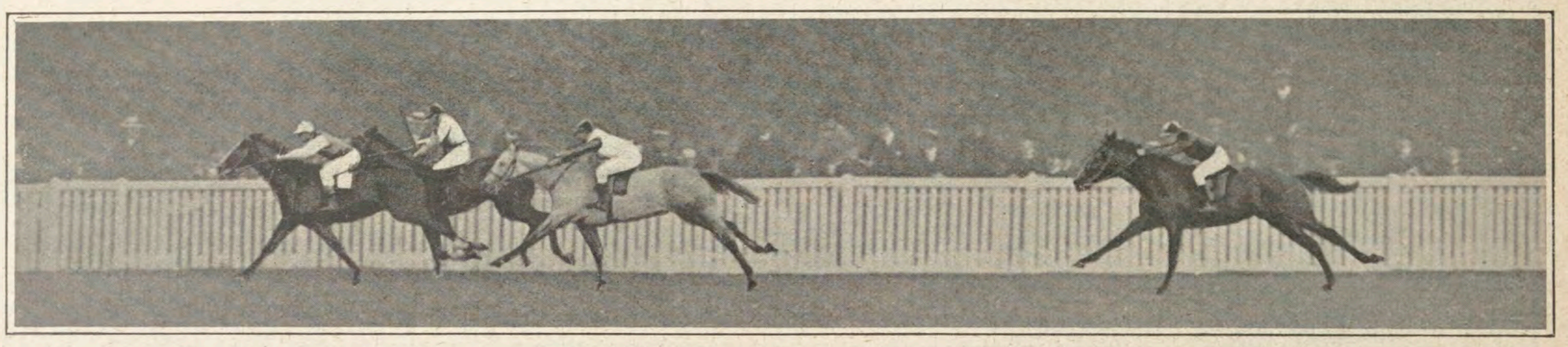


La route.
Lacets, côtes, poussière, cailloux, mauvais terrain, rien n'y manque...



Le rail.
... et pourtant elle a vaincu le rail.

Les Courses à Maisons-Laffitte et au Bois de Boulogne



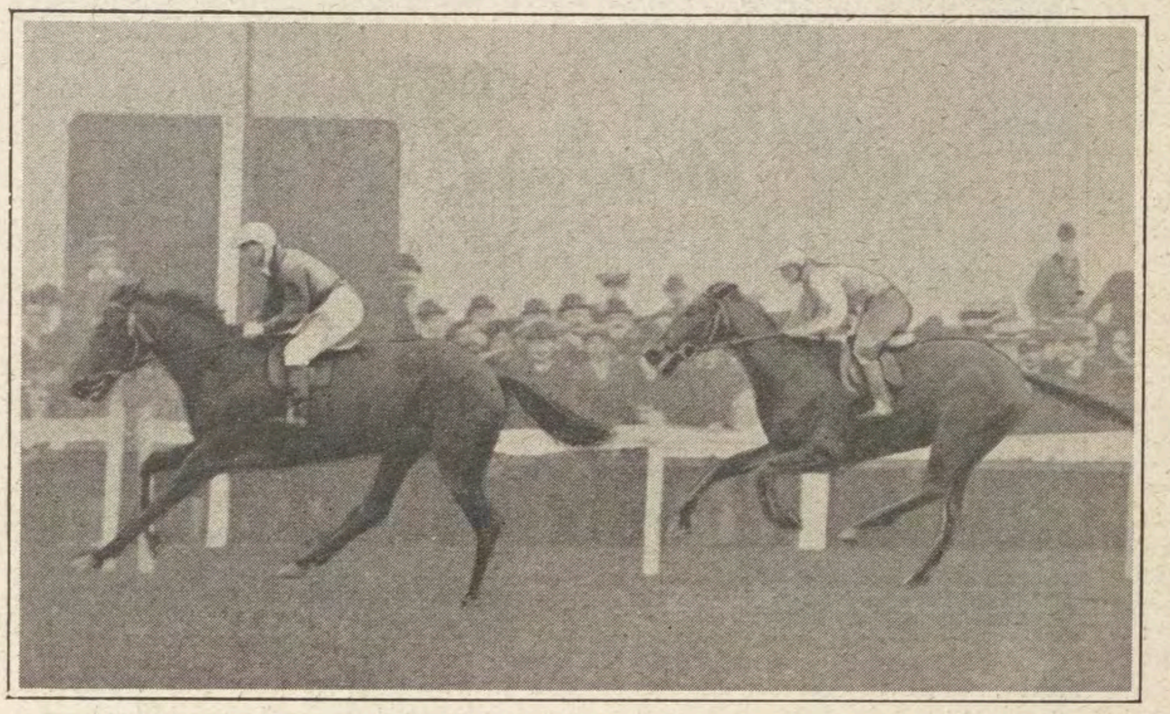
Prix du Volga (10.000 fr. — 2.000 m. en ligne droite).

Photographie prise 150 mètres avant l'arrivée. On voit le moment où Hébron fait son effort et passe devant Mal au Ventre et Mlle Pourquoi qui ont pris les 2e et 3e places.

Maisons-Laffitte a eu sa semaine internationale, très réussie, car l'élément étranger a répondu à l'appel de la Société Sportive d'Encouragement, et nous aurons, dimanche, une très internationale réunion au Bois, car les Anglais ont passé la Manche. Pretty Polly, Ypsilanti et d'autres vont venir, sur la piste classique de la Société d'Encouragement, se mesurer avec les meilleurs produits de notre élevage.

◔ ◔ ◔

Lorsque le regretté M. Adam eut l'idée de la semaine internationale de Maisons, il espérait que des propriétaires anglais nous enverraient quelques champions, tout au moins quelques... tenorinos d'outre-Manche. Les Anglais semblent bouder Maisons-Laffitte et ils ont tort; peut-être craignent-ils cette piste un peu spéciale, droite et plate? Dans ce cas, ils sont impardonnables. Nos voisins de Belgique, savez-vous, n'ont point semblable crainte, ils osent — et il faut les en féliciter — s'ils n'ont pas cueilli nombre de lauriers, si leurs victoires ont été modestes, ils ont du moins affirmé leur mérite, ils ont fait savoir qu'eux aussi élevaient de bons pur sang, et peut-être un jour les verrons-nous triompher dans une de nos grandes épreuves internationales du Bois de Boulogne. Ce serait justice, comme on dit sur les bords de la Seine, comme au faubourg Anspach.



Le vainqueur du Prix Vermeille (40.000 fr. — 2.400 m.).

Profane, *par Winckfield's Pride et Poupée. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, G. Stern.*

Que dire de cette internationale semaine? Trois faits sont à retenir : le facile, succès d'Hébron sur Presto II et Georgien, succès indiquant que le poulain gris tient sa meilleure forme, et que s'il voulait aussi bien s'accommoder de la piste de Longchamp que de la piste très plate de Maisons, il aurait une chance dans le Grand Prix du Conseil-Municipal, dimanche prochain. Puis, Cypriote, toujours de l'écurie Pourtalès, s'est réhabilitée, et enfin Adam, un Flying Fox, a affirmé son mérite transcendant en remportant au petit galop le Biennal de Maisons.

Les succès répétés, la très haute qualité des produits de l'élevage du Jardy et de celui de Martinvast vont donner à réfléchir aux éleveurs de pur sang ; on ne s'improvise pas éleveur comme on s'improvise propriétaire : on naît connaisseur en chevaux, on ne le devient pas. Il faut avoir ça dans le sang, il faut savoir se rendre compte que telle ou telle poulinière est bâtie pour produire du bon avec tel ou tel étalon. Vis-à-vis du haras de Martinvast, le haras du Jardy est de création très récente, mais ces deux haras, il ne faut pas se le dissimuler, sont les maîtres de nos champs de courses. Dimanche encore, les couleurs de M. Ed. Blanc ont triomphé dans les deux grandes épreuves de la journée : le Prix du Prince d'Orange et le Prix Vermeille, et la série n'est pas close.

FRANC PICARD.

◔ ◔ ◔

Le vainqueur du Prix de l'Escaut (Maisons-Laffitte).

Foxcatcher, *par Hazlehatch et Nappa, à M. F. Brugmann, entraîné en Belgique. Jockey, Heapy.*

Hébron,

par Le Sancy et Clementina, à M. H. de Pourtalès (O'Connor), vainqueur du Prix du Volga.

Le vainqueur du Handicap de la Seine (Maisons-Laffitte).

Burlingame, *par Krakatoa et Biiou, à M. E. de Saint-Alary. Entraîneur, Milton; jockey, J. Lane.*

NOS ARTISTES A L'ENTRAINEMENT

Quelque vigoureuse qu'ait été menée la campagne en faveur de l'éducation physique, il existe encore, de par le monde, beaucoup d'êtres totalement réfractaires à la pratique des sports. D'aucuns estiment que les jeux du muscle sont l'apanage d'une minorité de sportsmen et que beaucoup ne cherchent dans la culture physique qu'un moyen élégant de cultiver leur oisiveté. C'est une erreur grossière. En flânant, aux bonnes heures, lorsque les portes ne s'ouvrent que pour quelques privilégiés, on peut assister à des séances d'entraînement qui ne manquent pas d'un certain caractère. C'est ainsi que le photographe de la Vie au Grand Air *a pu surprendre ces demoiselles de l'Opéra et quelques chansonniers montmartrois des plus applaudis se livrant aux douceurs réparatrices de l'entraînement.*

◓ ◓ ◓

C'EST un excellent homme et un parfait sportsman que M. Vanara, maître à danser en l'Académie Nationale de Musique, et lorsque ses jeunes élèves ont consciencieusement travaillé leurs pointes, il les emmène à l'Ecole de culture physique de la rue Lepic, pour faire leur éducation athlétique. Elève assidu d'une école où toute la jeunesse dorée de Paris est en train de passer, Vanara surveille avec un soin jaloux les progrès de ses pupilles qui sont les plus étourdissantes athlètes de tout le corps de ballet.

Souples, avec des félinités exquises, vigoureuses et énergiques, c'est un charme de voir travailler Mlles Delsaux et Lefèvre que les abonnés de M. Gailhard ne connaissent certainement pas sous cette incarnation de sportswomen.

Quand elles ont fini de répéter, Mlles Lefèvre et Delsaux laissent là la danse et ses grâces pour venir s'entraîner. Boxe, travail des petits haltères, lutte! — vous m'entendez bien, lutte! — tout y passe. Cependant que les chansonniers de la «Lune Rousse», entraînés par Numa Blès et Lucien Boyer, travaillent dans un coin le jeté en barre ou l'arraché d'une main. Ah! elles ne sont pas banales, les deux heures que l'on passe dans ce gymnase!

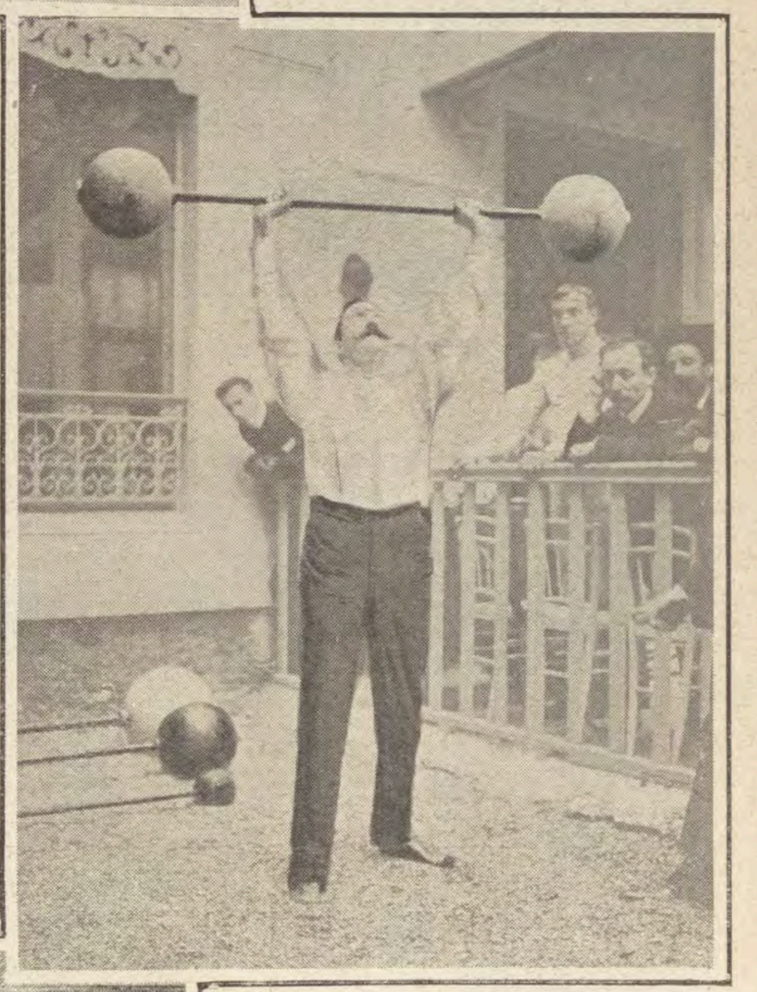
Lorsque ces demoiselles de l'Opéra veulent s'en donner la peine, elles n'y vont pas de main morte. Quel est l'escrimeur qui peut se vanter de développer un coup d'allonge aussi joli que ceux que Mlle Delsaux a dans son répertoire? Existe-t-il un boxeur qui veuille critiquer un coup de pied de flanc porté par Mlle Lefèvre qui fait « encaisser » à G. Max quelques « directs » du gauche qu'il ne fait aucune difficulté pour annoncer?

Un assaut entre Mlles Delsaux et Lefèvre, de l'Opéra.

Jeunes escrimeurs qui mettez des années avant de savoir « fournir une attaque », prenez modèle sur l'allonge de Mlle Delsaux, de l'Opéra, et remarquez surtout si le pied gauche a la position classique sur la planche! M. Vanara, maître de danse de l'Opéra, arbitre l'assaut.

La boxe.

Mlle Lefèvre, de l'Opéra, en boxe anglaise avec G. Max.



Record du Monde!

Le chansonnier Numa Blès, la terreur de la « Lune Rousse », fait 160 *en barre.*

La lutte.

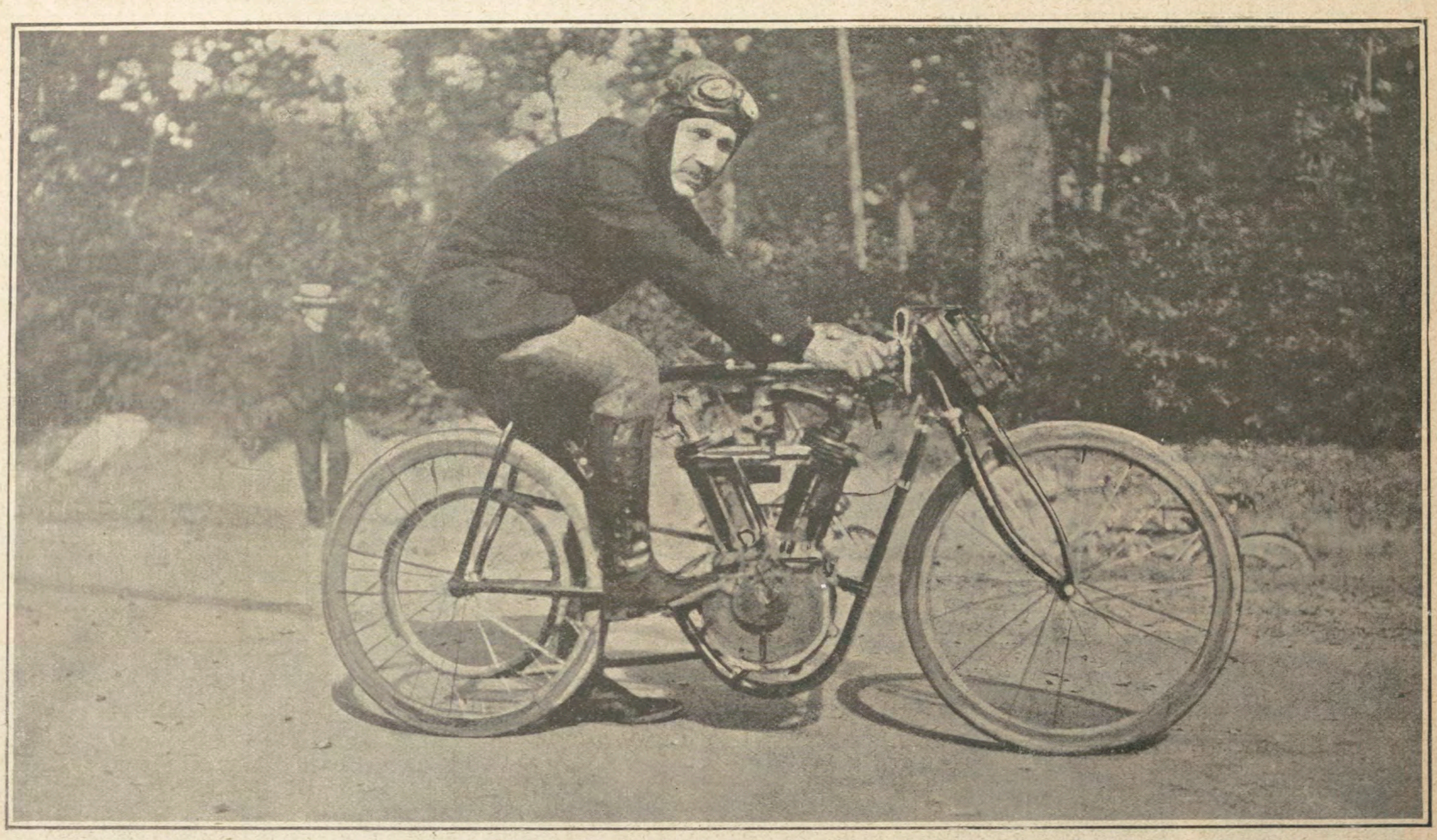
Mlles Delsaux et Lefèvre, de l'Opéra, luttant au tapis. La lutte fait partie intégrante de l'éducation physique de ces distinguées sportswomen.

Ces demoiselles sont étourdissantes en lutte. Elles connaissent tout le répertoire des coups. Elles luttent en « trotteuse », chemisette de fine batiste, peu importe, au bout de dix minutes il n'en reste peut-être plus rien, mais pour rien au monde l'une d'elles ne lâcherait la prise, quand elle la tient.

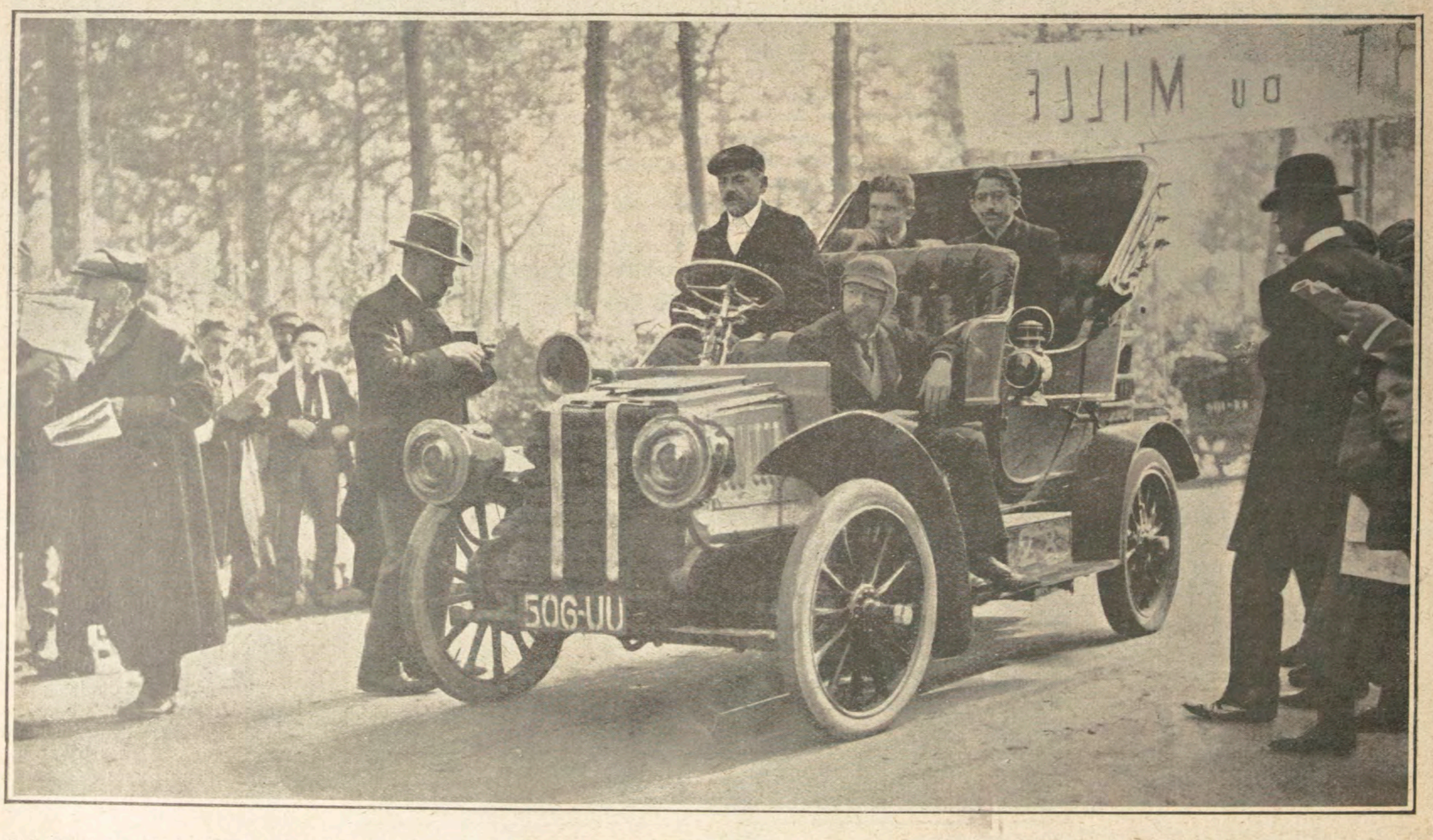
A 5 heures, l'entraînement est terminé. Gentes ballerines, chansonniers rosses ou sentimentaux prennent leur envolée; les unes vont je ne sais pas où, les autres vont maniller à la « Lune Rousse ».

FIORAVANTI.

LE MEETING AUTOMOBILE DE DOURDAN



Lanfranchi, sur sa motocyclette *Peugeot*, vainqueur de la catégorie motocyclettes, recordman du kilomètre lancé en 29 s. 1/5 et du mille arrêté en 57 s. 4/5, et le premier homme ayant dépassé 120 à l'heure à motocyclette.



Pelzer, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, pneumatiques *Michelin*, vainqueur de la catégorie touristes (voiture de 12 à 18.000 francs), couvrant le kilomètre lancé en 42 s. 1/5 et le mille arrêté en 1m. 38 s 1/5.

Notre confrère le Vélo *a fait disputer, lundi dernier, sur la route de Dourdan à Saint-Arnoult, une course du mille et du kilomètre ouverte à deux catégories : vitesse et touristes. La performance la plus remarquable est celle de Lanfranchi qui s'est adjugé les records du monde du mille arrêté et kilomètre lancé.*

GARAGES A BON MARCHE

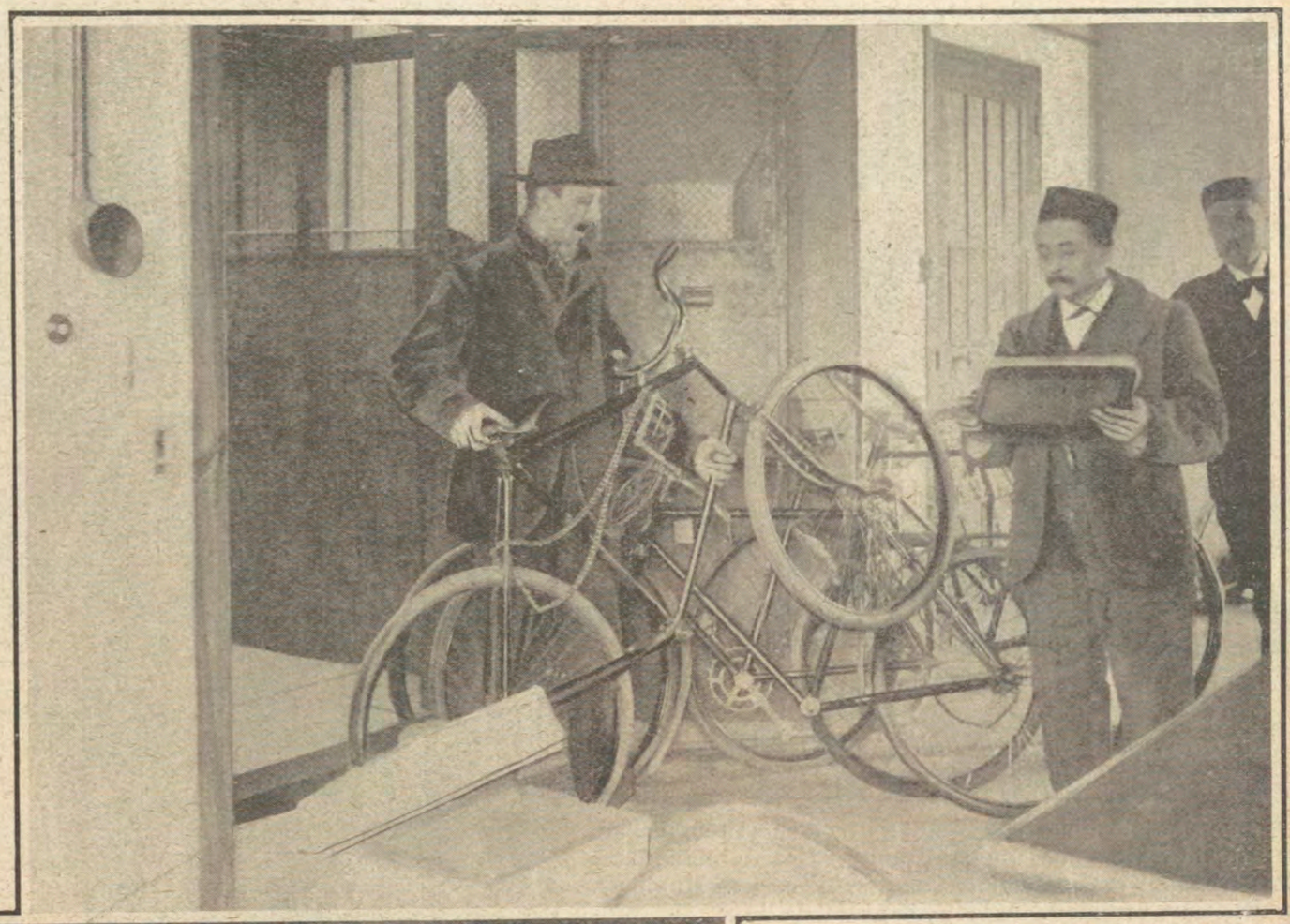
Le cyclisme, en hiver, semble généralement dépourvu d'attraits ; sauf quelques amateurs enragés, ou quelques terribles grimpeurs du calibre de Gresse, l'usage est de laisser sa bicyclette au garage... ou dans sa chambre. Le garage, c'est bien cher ; la chambre, c'est bien incommode. Le cycliste parisien a trouvé un moyen terme ; il évite l'encombrement et la dépense grâce... au Mont-de-Piété.

✣ ✣ ✣

Indépendamment de ce point de vue pratique, une étude sur ce que nous appellerons les garages à bon marché aura deux qualités : elle sera pittoresque et philosophique. En effet, tous les « tas » de choses sont curieux et offrent des aspects souvent inattendus. En second lieu, elle peut donner lieu à des aperçus intéressants sur l'économie ménagère du cycliste parisien. Commençons par l'excursion et finissons par les chiffres.

Quatre succursales du Mont-de-Piété, à Paris, consentent à offrir aux machines un abri temporaire, à peu de frais. Celle qui en reçoit le plus est le chef-lieu, rue des Francs-Bourgeois. Cette préférence s'explique par ce fait que les gages, quand on vient les reprendre, sont délivrés immédiatement, et ensuite à cause de la position centrale, quoique le quartier ne soit pas, en somme, un foyer sportif extraordinaire.

Quand le cycliste, désireux d'offrir à sa machine un garage pour l'hiver, veut s'adresser à notre bonne tante toujours accueillante, il faut d'abord qu'il lui enlève tout ce qui dépasse, car la place est parcimonieusement mesurée. Il faut dévisser les pédales et tourner le guidon dans le sens du cadre.



Au Mont-de-Piété.
Un cycliste désireux d'offrir à sa machine un garage pour l'hiver se rend chez notre bonne tante toujours accueillante.

Puis il attend la décision de l'expert chargé d'estimer la valeur du prêt. Celui-ci va de 20 à 30 francs. Où est l'âge d'or de la fin du XIXe siècle, où l'on prêtait jusqu'à 60 francs sur une bécane ?

Puis on lui remet en échange du gage, après l'avoir invité, s'il ne l'a déjà fait, à le graisser soigneusement, une reconnaissance où les moindres défauts sont mentionnés. De cette façon, pas de réclamation possible.

La bicyclette est ensuite montée dans les garages situés, en général, aux étages supérieurs. Là, dûment enregistrées, répertoriées, etc., elles prennent place dans un des coins restant libres, où elles attendent la belle saison, et le bon plaisir de leur propriétaire.

Les progrès du cyclisme ont eu naturellement leur répercussion sur les affaires du Mont-de-Piété. Il y avait, en janvier 1896, 385 bicyclettes au chef-lieu ; en 1904, 2.887, c'est-à-dire 7 fois plus.

Une des salles de garage.
Plusieurs milliers de machines dorment là pendant tout un hiver, quelquefois même plus longtemps.

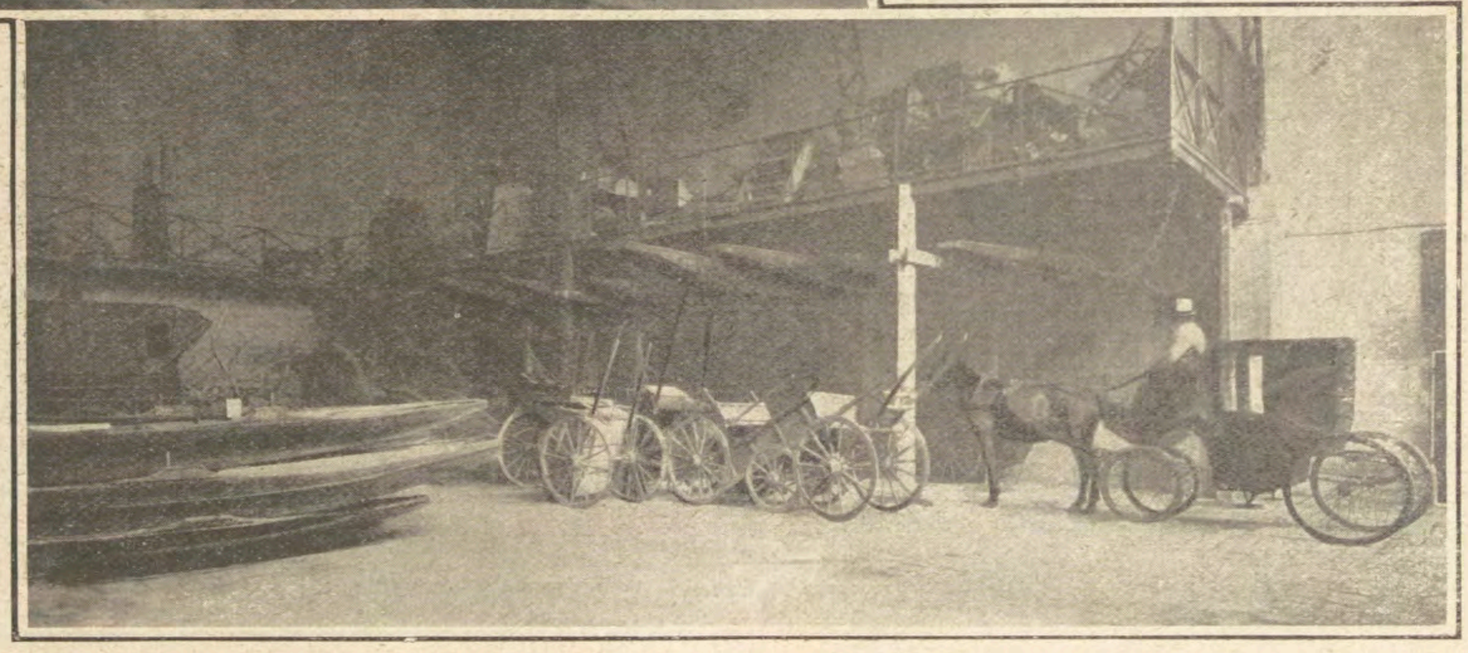
Mais nous avons oublié de parler d'un autre garage, également à très bon marché mais que nous pourrions appeler : le garage involontaire ; c'est la Fourrière.

Là, les bicyclettes abandonnées ou volées sont recueillies, tels des toutous sans maître, et confiées aux soins vigilants de M. Hébrard.

Là, le spectacle est plus triste ; ces bécanes orphelines, crottées, où pendent encore parfois des paquets éventrés, offrent un aspect lamentable.

A côté d'elles, côte à côte, les véhicules les plus divers attendent patiemment la délivrance. Les canots des corsaires d'eau douce, capturés par la *Mouette*, sont suspendus au plancher. En bas, une voiture automobile dont le conducteur avait bousculé un peu fort un agent cycliste, voisine avec la voiture à bras d'un maçon qui doit, lui, coucher au violon.

Paul Doyé.



Un autre garage : celui de la Fourrière.
Ici dorment, suspendus au plafond, les canots des corsaires d'eau douce, capturés par la Mouette, *le canot automobile de la Préfecture de Police.*

UN CHAMPIONNAT DE TIR A L'ARC

La lecture du palmarès.
M. Geay, président de la Fédération de l'Arc, entouré du jury, proclame les résultats.

M. Cabaret, vainqueur du Championnat.

Humbert. Pécheut. Cabaret, vainqueur. Baudoin.
Le Championnat de Fleurines
Les tireurs de la finale.

Le concours de Fleurines a réuni les meilleurs tireurs à l'arc de la région nord de la France ; les éliminatoires laissèrent aux prises Baudoin, Cabaret, Pécheut, Humbert.

M. Geay, président de la Fédération de l'Arc, a proclamé Cabaret vainqueur.

Le grand physiologiste italien, Dr Mosso, s'étonnait fort, dans un de ses derniers ouvrages si goûtés des éducateurs, que le tir à l'arc et à l'arbalète ne fût pas plus utilement employé dans les établissements scolaires pour l'éducation de l'œil des enfants.

Hélas! le Progrès — surtout lorsqu'il s'agit d'armes — n'hésita pas à tuer ce qui était en vogue autrefois.

Dans bon nombre de localités où des compagnies d'archers habiles existaient depuis de longs siècles — du moyen âge, peut-être — on voit aujourd'hui des Sociétés florissantes pour le tir à l'arme de guerre.

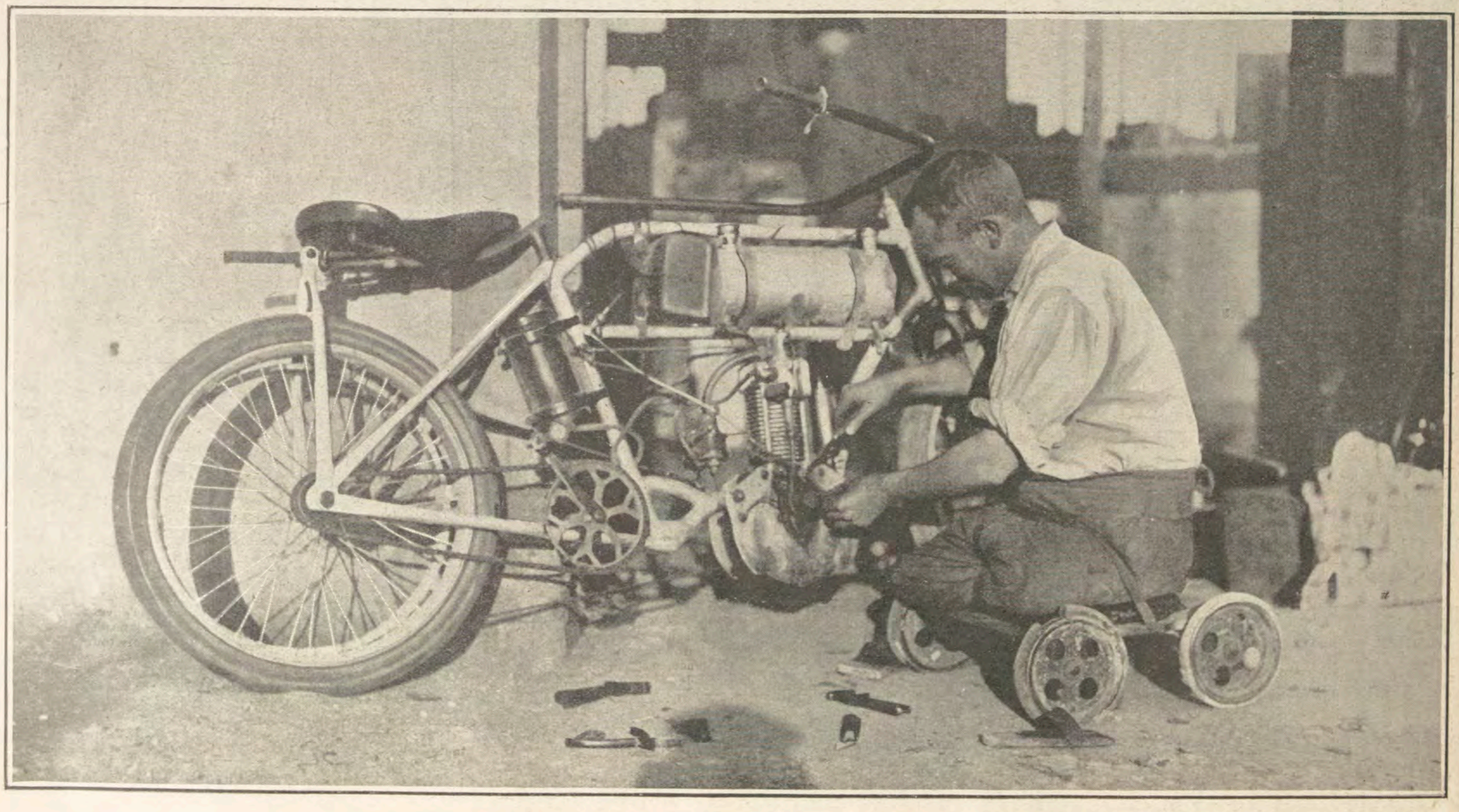
Néanmoins, le Nord possède encore d'excellents groupements de tireurs d'arc, possédant des champions d'une adresse, d'un coup d'œil vraiment merveilleux.

Ne citait-on pas dernièrement le nom d'un archer parvenant, à la distance de trente mètres, à envoyer six flèches dans un tube de deux centimètres de diamètre ?

On peut être certain que des tireurs de ce genre, lorsqu'ils arrivent au régiment, ne doivent avoir que très peu de chose à faire pour s'attribuer les « cors » et les « épinglettes ».

PIERRE LE GAEL.

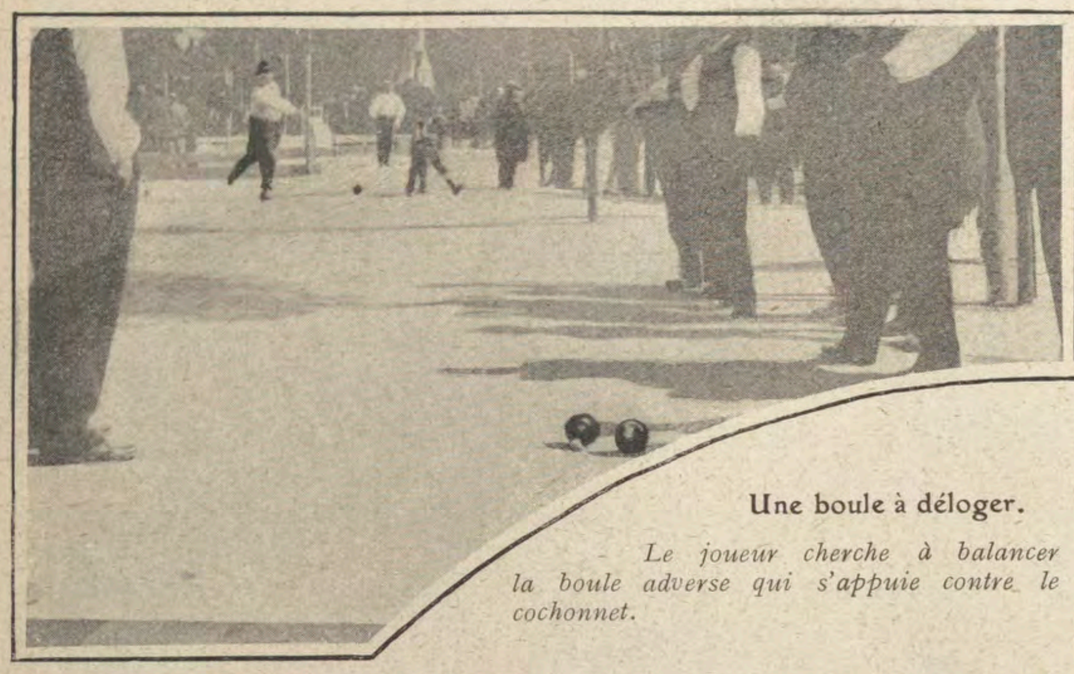
LE PLUS PETIT MÉCANICIEN DU MONDE



M. Jules Dutaillis réparant une motocyclette.

Jules Dutaillis eut les jambes coupées par un train, il y a cinq ans, alors qu'il était employé à la Compagnie des Chemins de fer du Nord. Ouvrier mécanicien à Thieux, il répare aujourd'hui les machines des cyclistes, motocyclettistes ou chauffeurs en panne. Ce qui prouve bien qu'on a souvent besoin d'un plus petit que soi.

UN CONCOURS INTERNATIONAL DE BOULES



Une boule à déloger.

Le joueur cherche à balancer la boule adverse qui s'appuie contre le cochonnet.

Un coup délicat.

Quelle est la boule à tirer? C'est le sujet de la palabre que tiennent les joueurs. En voilà pour 10 minutes avant que la question soit tranchée.

Un grand Concours international de boules vient de se disputer à Aix-les-Bains et a remporté le plus vif succès. Le jeu de boules appartient, pourrait-on dire, à cette catégorie des sports qui remonte à la plus haute antiquité. Le jeu de boules est un peu de tous les âges ; les gamins s'y exercent volontiers, à l'école des anciens, et les vieux retraités qui, sur le mail, se chauffent l'échine aux rayons du soleil, « tirent » encore, les dimanches d'été, au cours d'interminables parties .

✣ ✣ ✣

Bien que le jeu de boules soit pratiqué dans beaucoup de régions de la France, il est particulièrement en honneur dans la Savoie et dans le Dauphiné, où des Sociétés bien organisées mettent sur pied des Concours auxquels prennent part les meilleurs joueurs des localités environnantes.

Qui n'a vu, dans les guinguettes des environs de Paris, les joueurs de boules à l'œuvre? En province, c'est sur le cours où la grand'place même, que ces luttes pacifiques déroulent leurs péripéties, devant une galerie qui ne perd pas une bouchée de la partie. On joue aux boules par équipes, les joueurs de chaque équipe cherchant à déloger l'adversaire qui s'est posé à proximité dangereuse de la boule-but, prosaïquement dénommée le « cochonnet ». Chaque équipe cherche donc à s'approcher dudit cochonnet, et quand un joueur adverse a marqué le but en s'approchant davantage, la science consiste à l'en déloger tout en se plaçant soi-même dans la situation la plus favorable. Le jeu de boules nécessite donc de l'adresse, du jugement, du coup d'œil, de la vigueur. On est généralement un joueur médiocre lorsque l'on est très nerveux.

Aix-les-Bains vient d'avoir son grand Concours international de boules organisé par la Boule Aixoise. Les spécialistes les plus notoires des départements de l'Isère, du Rhône, de l'Ain, de la Drôme, de la Loire, s'étaient donné rendez-vous pour disputer le titre envié de champion.

Après une série d'éliminatoires, car il y a des éliminatoires aussi au jeu de boules, la quadrette Bouvier, de Grenoble, s'est adjugé la victoire.

Les « 4 Démocrates » et le « Coquetier du Village » — combien couleur locale ces appellations de joueurs! — durent baisser pavillon, et Grenoble vit rentrer, le lendemain, le quatuor victorieux et fier d'une performance dont on parle encore à l'heure actuelle.

G. L.

Té ! Pontusac, de Marseille, qui fait des siennes.

Pontusac est un des pointeurs les plus cotés de la région.

L'arbitre entre en scène et désigne la boule à tirer.

Un coup palpitant d'intérêt.

Le chef de la quadrette grenobloise, un fameux pointeur, lançant sa boule. Les spectateurs l'observent dans un silence religieux.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on doit talquer.

Le talc est un lubrifiant dont la fonction consiste à faciliter le frottement de la chambre à air contre l'enveloppe.

Ce frottement est considérable. D'autre part, le roulement développe à l'intérieur des pneus une chaleur intense. Il n'y a donc pas de chambre à air qui résisterait à ces causes de destruction, si l'on n'utilisait pas le talc pour les combattre

Le talc a le gros avantage, en favorisant le glissement, de faciliter le montage du pneumatique et d'éviter pour une large mesure les pinçons dont pourrait souffrir la chambre à air.

Donc, il faut talquer, soit pour éviter les inconvénients signalés, soit pour rendre plus commode le montage

Mais il ne faut pas perdre de vue que l'excès en tout est un défaut, et qu'il ne faut jamais abuser des meilleures choses.

Le talc est une poudre impalpable qui possède à un haut degré la propriété de pénétrer, de s'insinuer à travers les pores des corps qui s'opposent à son passage. C'est ce qui se produit pour le protecteur des enveloppes, protecteur en toile de coton très souple et à mailles un peu larges. Quand vous mettez un excès de talc, il se produit ce fait qu'en certains endroits le talc s'accumule. Par le fait du gonflage et du roulement, ces amas de talc se tassent, et la légère poudre s'infiltre à travers le protecteur et le décolle.

Ce décollage se produit sur deux lignes situées à droite et à gauche du roulement, de chaque côté de l'enveloppe, c'est-à-dire dans la région dangereuse par excellence, puisque c'est celle-là où s'effectue la flexion produite par le roulement ; pendant la marche, toutes les parties de cette région fléchissent et se relèvent successivement. Il se forme donc un véritable mouvement de soufflet, une sorte d'aspiration du talc à ces endroits.

Le talc ainsi aspiré commence donc par décoller le protecteur; peu à peu le tassement devient si énergique que l'amas du talc en vient à produire une sorte de croûte résistante qui forme un véritable corps dur, lequel provoque d'abord une coupure du protecteur. Les bords de cette coupure, durcis et maintenus par une partie ferme, cisaillent alors la chambre à air et, chose infiniment plus grave, les effets combinés de l'un et de l'autre ne tardent pas ensuite à provoquer la coupure rapide des toiles essentielles de l'enveloppe.

Comment donc doit-on talquer et quelle est la juste mesure ?

Pour le montage à faire à la remise, il faut avoir dans une caisse un ou deux kilos de talc.

Avant de mettre votre chambre à air en place, vous la roulez dans le talc de façon à ce que toutes ses parties y passent successivement.

Puis vous la secouez à l'air pour faire tomber l'excédent.

Sur la route, il faut mettre dans le creux de l'enveloppe un peu du talc contenu dans les étuis de nos nécessaires et de nos trousses, puis faire faire lentement deux ou trois tours à la roue en frappant avec la paume de la main la surface extérieure du pneu. Ensuite se baisser, maintenir de la main gauche l'enveloppe ouverte à l'endroit le plus rapproché du sol. et de la main droite rejeter soigneusement au dehors tout le talc qui reste accumulé et qui est de trop. Cette précaution est essentielle.

Il arrive que, par suite d'un éclatement, par exemple, ou pour toute autre cause, vous désirez débarrasser l'intérieur, ou partie de l'intérieur de votre enveloppe, du talc qui s'y trouve.

Pour cela, certains chauffeurs ont l'habitude de laver à l'eau l'intérieur de leur enveloppe. Cette manière de faire provoque la moisissure et même la pourriture des toiles de l'enveloppe.

Pour enlever le talc, il faut d'abord brosser à sec l'intérieur de l'enveloppe et ensuite, pour entraîner le surplus, imbiber avec de l'esprit de bois ou alcool à brûler ordinaire du commerce.

Michelin et Cie.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 13 RÉSULTATS

Gros succès pour notre concours n° 13, celui des cyclistes au passage à niveau de Joinville-le-Pont.

Toute la matinée, et encore toute l'après-midi, de véritables escadrons roulants n'ont cessé de défiler devant l'objectif de notre infatigable collaborateur Simons. Cyclistes, isolés ou en groupes, à bicyclette ou à tandem, étaient photographiés sans relâche, aussi vite et aussi souvent qu'il était possible de le faire. A noter que la plupart d'entre eux hélaient notre collaborateur au passage pour être certains de se trouver dans la plaque.

Ainsi que le comportait le règlement du concours, les clichés ont été développés le soir même. Nous n'avions que l'embarras du choix, car Simons n'avait pas usé moins de dix douzaines de plaques, soit 120 clichés sur lesquels figuraient exactement 183 cyclistes.

Pour éviter toute contestation, après avoir numéroté ces 183 cyclistes, sur les clichés mêmes, nous avons purement et simplement procédé à un tirage au sort qui a

Le gagnant de notre concours n° 13 est le cycliste portant au-dessus de la tête le numéro 148 et figurant au premier plan de cette photographie.

désigné le numéro 148, le cycliste dont nous reproduisons la photographie et qui se trouve être le lauréat du concours.

Aussitôt que cet heureux gagnant se sera identifié, il n'aura qu'à se présenter dans nos bureaux pour recevoir son prix, soit

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES

Nous publierons les nom et adresse du gagnant dans notre prochain numéro.

CONCOURS N° 14 CLOTURE

Il est encore temps de prendre part au concours n° 14, celui des huit chauffeurs, puisque le délai de réception des cartes postales n'expire que vendredi prochain.

La question posée est évidemment fort simple, mais peut-être pas très facile à résoudre, ainsi qu'un coup d'œil jeté sur les huit photographies, reproduites ci-contre, permet de s'en rendre compte. Sous leurs lunettes et leurs masques, en effet, les chauffeurs en question ne sont pas très facilement reconnaissables, et pourtant ce sont tous des personnalités connues du sport automobile, photographiées au départ de courses importantes.

C'est naturellement **par cartes postales** que nous demandons les réponses pour ce concours. Tous ceux de nos lecteurs qui désirent exercer leur perspicacité n'ont donc

Quels sont donc ces chauffeurs ?

qu'à nous envoyer les noms des huit chauffeurs à chacun desquels nous avons attribué un numéro d'ordre, afin de faciliter les réponses.

Pour éviter les dead-heat qui peuvent se produire entre tous ceux des pronostiqueurs ayant correctement indiqué les huit noms, nous prierons les concurrents de répondre subsidiairement à la question suivante :

« Combien recevrons-nous de solutions justes pour ce concours ? »

La clôture aura lieu **vendredi prochain, 7 octobre**, c'est-à-dire que les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le premier prix du concours sera de **cinquante francs** en espèces, le second de **vingt-cinq francs**.

CONCOURS N° 15 NOUVEAU

Pour répondre au désir de nombreux lecteurs, notre prochain concours sera un

CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE

auquel pourront prendre part tous ceux qui s'amusent à taquiner la plaque sensible, qu'ils résident à Paris ou en province.

C'est, en effet, à l'occasion du grand Raid hippique international organisé par la *Vie au Grand Air* et la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest* que ce concours est organisé. Son mécanisme est des plus simples.

Il s'agira tout simplement de nous envoyer une ou des épreuves (non collées) d'instantanés représentant des vues du Raid, qu'elles soient prises au départ, à l'arrivée ou en cours de route. Ce concours restera ouvert (c'est à-dire que les photographies seront reçues par nous) pendant toute la durée de la course, soit **du 9 au 16 octobre**, mais nous prions les intéressés de faire leurs envois le plus vite possible, car toutes les photographies présentant quelque intérêt et suffisamment bonnes pour être publiées dans la *Vie au Grand Air* le seront sans retard, et il importe que nous restions dans l'actualité.

Voici maintenant la liste des récompenses affectées au concours. Tout d'abord, il sera alloué une prime de cinq francs **pour chaque photographie publiée**. Puis, lorsque le concours aura été clos, deux prix seront attribués aux deux meilleurs envois. Le premier dans l'ordre de mérite recevra une somme de cinquante francs ; le second, vingt-cinq francs.

50 Ans de Succès **LINIMENT GENEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le *FEU* sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des *Boiteries*, *Molettes*, Ecarts, *Foulures*, Vessigons, Engorgements des jambes, *Suros*, Eparvins etc.

Paris, 165, Rue St-Honoré. - Le Flac. franco contre mandat de 6 fr.

Envoi gratuit, sur demande, du Guide Vétérinaire Ducleux

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

PROJECTIONS MOLTENI pour conférences scientifiques et mondaines. Exécution rapide et soignée de diapositives d'après documents personnels aux conférenciers:

44, rue du Château-d'Eau, PARIS.

LA BOUGIE DE DION-BOUTON

EST LA PLUS SIMPLE, LA PLUS RÉPANDUE, LA PLUS SOLIDE.

CYCLISTES COUREURS

CHOISISSEZ DE PRÉFÉRENCE

une bicyclette "PRIMO"

La plus jolie, légère et solide qui se fasse

NOUVEAUX MODÈLES SPÉCIAUX A CADRE RAMASSÉ EN PETITS TUBES ARRIÈRE, DIRECT ET COURT, SEULE NOUVEAUTÉ DE L'ANNÉE

Vendues à petit bénéfice, les bicyclettes les plus avantageuses sont les

PRIMO

52, avenue de la Motte-Picquet, PARIS

Lire MUSICA

THE **"HAMMOND"** LEGGING

Registered No. 5.925

Non authentique sans avoir le dessus mentionné dans chaque legging.

Faites en toutes sortes de cuirs.

Echantillons et explications pour mesures sur demande.

HAMMOND & Co., LTD

8, PLACE VENDÔME, PARIS

et

Patent No. 24,363. 465, OXFORD STREET, LONDON

PEAU — **AUCUNE MALADIE de la PEAU N'EST INGUÉRISSABLE**

Avant de prendre des drogues de toutes sortes soit disant dépuratives plus nuisibles qu'actives Ecrivez à **M. GABORIT**, *Pharmacien*, à Lorient Dépositaire General du Remède du Dr **FONTAN** qui envoie **gratis brochure explicative** indiquant le moyen de guérir radicalement toutes Maladies de Peau : **Dartres, Ulcères, Démangeaisons, Eczéma, Boutons**, etc., et **tous vices du sang**. — *A l'appui plus de 5000 Attestations.*

EN VENTE A PARIS : PHARMACIE MÉTROPOLITAINE, 32, Faubourg Montmartre.